



UNIVERSIDAD DE LA RIOJA

TRABAJO FIN DE ESTUDIOS

Título

"Análisis de las VTC y su repercusión en el sector del Taxi"

Autor/es

ADRIÁN FERNÁNDEZ GISPERT

Director/es

EDUARDO MIGUEL JIMÉNEZ GALÁN

Facultad

Facultad de Ciencias Empresariales

Titulación

Grado en Administración y Dirección de Empresas

Departamento

ECONOMÍA Y EMPRESA

Curso académico

2018-19



"Análisis de las VTC y su repercusión en el sector del Taxi", de ADRIÁN FERNÁNDEZ GISPERT

(publicada por la Universidad de La Rioja) se difunde bajo una Licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 3.0 Unported.

Permisos que vayan más allá de lo cubierto por esta licencia pueden solicitarse a los titulares del copyright.

© El autor, 2019

© Universidad de La Rioja, 2019

publicaciones.unirioja.es

E-mail: publicaciones@unirioja.es



FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

TRABAJO FIN DE GRADO

GRADO EN ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN DE EMPRESAS

**“ANÁLISIS DE LAS VTC Y SU REPERCUSIÓN EN EL
SECTOR DEL TAXI”**

**“ANALYSIS OF THE VTC AND ITS IMPACT ON THE
TAXI SECTOR”**

Autor: D. Adrián Fernández Gispert

Tutor/es: Prof. D. Eduardo Miguel Jiménez Galán

CURSO ACADÉMICO 2018-2019

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	4
2. LA ECONOMÍA COLABORATIVA	5
2.1. Introducción a la economía colaborativa y su gran impacto.....	5
2.2. ¿Qué es la economía colaborativa?	7
2.3. Ejemplos de plataformas de economía colaborativa.....	8
2.4. Ventajas e inconvenientes de la economía colaborativa relacionado con las empresas de VTC	9
3. MARCO TEÓRICO	11
3.1. ¿Qué son los vehículos de transporte con conductor (VTC)?	11
3.1.1. Empresas referentes en servicios VTC en España (Uber y Cabify)	11
3.1.2. Método de contratación de un VTC	14
3.1.3. Tarifas VTC.....	16
3.2. ¿Qué es el sector del taxi?.....	16
3.2.1. Método de contratación del taxi.....	17
3.2.2. Tarifas Taxi.....	17
3.3. ¿Qué servicio recibe mayor “Valor percibido” según los consumidores: Taxi o VTC?.....	20
3.4. Cuestionario.....	22
4. SITUACIÓN ACTUAL Y RÉGIMEN JURÍDICO	25
4.1. Licencias (como se conceden, como funcionan, etc.)	25
4.1.1. Licencias VTC y el origen del conflicto	25
4.1.2. Licencias de taxi	25
4.2. Régimen jurídico. Origen del conflicto.....	26
4.2.1. Ratio 1/30	26
4.2.2. La ley Ómnibus.....	26
4.2.3. Huelga de taxistas y desencadenantes.	28
4.2.4. Distribución de licencias de Taxi y de VTC por comunidades autónomas. .	29
4.2.5. Evolución del número de licencias VTC en España	32
4.2.6. Comparación entre ciudades españolas vs ciudades internacionales	33
5. ANALISIS DAFO.....	35
5.1. Análisis DAFO del sector del taxi	35
5.2. Análisis DAFO de las VTC	38
6. PROPUESTAS DE FUTURO EN AMBOS SECTORES.....	41
6.1. Propuestas de regulación futura	41
6.2. Recomendaciones hacia el sector del taxi.....	43

6.3. Recomendaciones hacia el sector de las VTC	43
7. CONCLUSIONES	44
8. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	45
9. ANEXOS.....	50

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Economía colaborativa	7
Figura 2. Logos economía colaborativa	9
Figura 3. Prototipo del futuro Uber AIR	12
Figura 4. Repartidores de Uber Eats	13
Figura 5. Trayecto prefijado en aplicación Uber.....	14
Figura 6. Taxi de Madrid.	17
Figura 7. Tarifas de Taxi en Logroño.....	18

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Ventajas y desventajas de la economía colaborativa en las empresas VTC.	9
Tabla 2. Distribución de licencias taxi y licencias VTC por CCAA	30
Tabla 3. Comparación de ciudades españolas con otras capitales internacionales .	34
Tabla 4. Análisis DAFO del sector del taxi	36
Tabla 5. Análisis DAFO de las VTC	38

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Edad de los encuestados.....	23
Gráfico 2. Razones de preferencia del sector del taxi	24
Gráfico 3. Razones de preferencia de las VTC	24
Gráfico 4. Evolución de licencias VTC en España	33
Gráfico 5. Comparativa de precios VTC vs taxi en Barcelona	42

RESUMEN:

La economía colaborativa ha entrado con gran fuerza en la economía mundial, pero en especial en el sector del transporte. Y parece que llega para quedarse.

El objetivo del presente Trabajo Fin de Grado es estudiar las principales causas de los conflictos actuales entre el sector de las VTC y el sector del taxi, y para esto pondré sobre la mesa el transcurso del régimen jurídico, haciendo hincapié en las principales leyes y reglamentos aprobadas por la Administración, así como gráficas mostrando la evolución de las licencias VTC en España a lo largo de los años, además del ratio taxi/VTC que se den por cada una de las Comunidades Autónomas.

En los últimos apartados del trabajo se detallará una matriz DAFO, en la que se pondrá en situación ambos sectores. Se analizarán las características internas, de las cuales sacaremos las debilidades y fortalezas de cada sector; seguido de un análisis de las características externas dónde obtendremos las amenazas y oportunidades que ofrezca el entorno.

Para finalizar este estudio, se marcarán una serie de propuestas de futuro, así como unas posibles soluciones para poner fin al conflicto entre ambos sectores.

ABSTRACT:

The collaborative economy has entered the world economy quickly, but especially in the transport sector. The objective of this Final Degree Project is to study the main causes of the current conflicts between the VTC sector and the taxi sector, and for this I will put on the table the course of the legal regime emphasizing the main laws and regulations approved by the Administration, as well as graphs showing the evolution of VTC licenses in Spain over the years, in addition to the Taxi / VTC ratio that are given by each of the Autonomous Communities.

In the last points of the work a SWOT matrix will be detailed, in which both sectors will be put in situation. The internal characteristics will be analyzed, from which we will draw the weaknesses and strengths of each sector; followed by an analysis of the external characteristics where we will obtain the threats and opportunities offered by the environment.

To finally this study, a series of future proposals will be marked, as well as some possible solutions to end the conflict between both sectors.

1. INTRODUCCIÓN

El tema elegido es de gran actualidad, del que estamos recibiendo un aluvión de noticias en los últimos meses, dónde nos llegan una serie de graves conflictos entre el sector del taxi y el sector de los vehículos de transporte con conductor, en adelante lo abreviaremos con las conocidas siglas VTC, que convierten a esta problemática entre sectores en un tema digno de estudiar más a fondo.

El sector del transporte está experimentando un gran cambio a lo largo de estos últimos años, sobre todo desde el punto de vista tecnológico. A su vez se están viendo repercutidos los sectores tradicionales de transporte como es el gremio de taxistas, los cuales siguen operando bajo una economía clásica.

Esto se da a consecuencia de la introducción de la economía colaborativa, en especial debido a la aparición de plataformas digitales que gestionan VTC, como son Uber y Cabify, los cuales intermedian entre los oferentes (chóferes de coches VTC) y demandantes (usuarios) del servicio de transporte. Por lo tanto, el sector de las VTC va a competir directamente contra el sector del taxi, en el segmento de precontratación, ya que el taxi sigue manteniendo su derecho exclusivo a recoger a pasajeros a mano alzada, así como la contratación inmediata en las paradas de taxi designadas.

En la primera parte del trabajo, me voy a centrar en la economía colaborativa, la cual surge por tres factores de la sociedad desencadenantes de este gran movimiento como son: la crisis económica desencadenada en 2008 y que tanto nos ha costado superar, la cual generó altos niveles de desempleo y menores ingresos en las familias; sumado al factor medioambiental, donde la población y los gobiernos se están dando cuenta de que hay un nivel de producción y consumo insostenible, donde hace falta una economía que favorezca la huella ecológica; y con el factor más importante de todos que es el tecnológico, donde cada vez hay un mayor porcentaje de la población que está puesta al día tecnológicamente con el uso casi generalizado de internet y los smartphones.

Continuaré describiendo los dos sectores en tela de juicio de este trabajo, que son el sector de las VTC y el sector del taxi; además mostraré y daré detalles sobre las plataformas referentes de VTC en España (Uber y Cabify) encargadas de intermediar entre el conductor y el cliente. Aparte y dentro del mismo punto, detallaré el método de contratación de ambos sectores y sus diferencias, y detallaré como se fijan y en que se rigen las tarifas impuestas.

Un punto muy interesante e importante del trabajo que permitirá encontrar aspectos o variables en los que mejorar y cuáles reforzar o mantener, es saber en qué se fija el cliente a la hora de demandar un servicio de transporte y qué es lo que quiere, o sea vamos a estudiar qué variables son las que más afectan para calcular y maximizar el valor percibido del servicio por parte de los clientes. Estas variables de valoración van a ser: las condiciones del vehículo tanto exterior como en el interior, el servicio del conductor, así como la valoración de la vestimenta, el itinerario elegido, cómo se realiza el cobro y el precio final por el trayecto de ambos sectores. Este punto será reforzado, con los datos

obtenidos a través de una encuesta realizada en varias universidades de la capital de España.

A lo largo del cuarto punto, voy a desarrollar el origen del conflicto que se ha producido a lo largo de los últimos años entre el sector del taxi y las diferentes empresas de VTC, y este desencadenante no ha sido otro que las medidas jurídicas aprobadas por la administración, sobre todo con la puesta en marcha de la famosa ley Ómnibus que se aprobó a través de la ley 25/2009, de 22 de diciembre, la cual supuso la liberalización del sector del transporte en general, lo que afectó sobre todo cuantitativamente al número de licencias VTC en circulación dentro de España, y a que como consecuencia se produjo la solicitud de miles de licencias VTC.

Además de la ley ómnibus, explicaré detalladamente el ratio 1/30, y la comparación porcentual de la distribución de licencias de taxi y de VTC por comunidades autónomas en una tabla muy interesante.

El quinto punto estará destinado íntegramente a realizar una matriz DAFO de ambos sectores, en el cual vamos a apreciar los aspectos que realiza bien (fortaleza) o mal (debilidad) cada sector. En la mayoría de los casos podremos apreciar que lo que es una fortaleza para un sector puede ser una debilidad para el otro. Además, voy a intentar detectar los principales aspectos y posibles alertas del entorno exterior, con lo que obtendré las oportunidades y posibles amenazas que puedan surgir en ambos sectores.

Por último, enumeraré una serie de propuestas de unas posibles regulaciones para el futuro con el objetivo de aportar un adecuado clima y una buena convivencia entre ambos sectores, que tanto ha faltado estos últimos años.

2. LA ECONOMÍA COLABORATIVA

Para estudiar un tema tan complejo como es la lucha entre el sector del taxi vs el sector de los VTC, no puedo dejar de comenzar mi trabajo hablando sobre la economía colaborativa ya que es el desencadenante de la aparición de las plataformas VTC como Uber y Cabify y cómo estas plataformas VTC están afectando tan gravemente al sector del Taxi, lo cual estudiaré con más profundidad a lo largo del trabajo.

2.1. Introducción a la economía colaborativa y su gran impacto.

La economía colaborativa surge por tres factores o razones desencadenantes de la época.

- El primer factor es el económico donde la crisis financiera del 2008 afectó mucho a las economías de muchas familias debido al alto porcentaje de desempleo y a los bajos ingresos, por lo que se produjo una menor disponibilidad de dinero por parte de las familias para hacer frente a sus obligaciones y así surge una posible solución que trata de

compartir bienes y servicios ociosos a un precio inferior del que oferta la economía tradicional.

- La segunda razón es la ecológico o medioambiental, donde la población y los gobiernos se están dando cuenta de que el nivel actual de producción y consumo de las últimas décadas es insostenible y que la gente dispone de muchos recursos ociosos los cuales puede compartir. Este modelo económico ayuda a reducir la huella ecológica ya que al compartir el medio de transporte o al reutilizar productos, ayuda a disminuir las emisiones de CO₂ o a disminuir la producción de nuevos bienes, además de aumentar el ciclo de vida de los bienes.

- El tercer y último factor es el tecnológico, que en la última década está produciendo grandes transformaciones en las conductas de los individuos. Esto es debido al uso generalizado de internet en los teléfonos móviles, unido a la geolocalización que ofrecen los actuales teléfonos inteligentes, y que permiten hábitos y acciones que realizábamos en nuestro entorno social, se puedan hacer ahora a nivel global pero con la ventaja de que podemos acceder a una mayor variedad de bienes y servicios incluso a un precio inferior del que ofrece la economía tradicional.

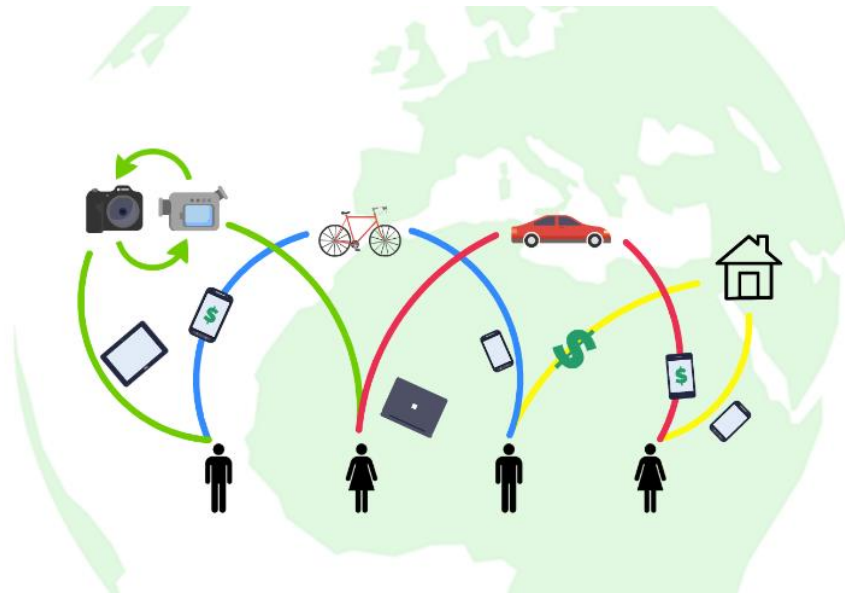
La confianza y la reputación digital están siendo la base de la economía colaborativa. Esta confianza por parte del usuario se intenta conseguir con los sistemas de valoración de las Apps, que permiten al usuario conocer la reputación y fiabilidad que ofrece ese bien o servicio antes de contratarlo. Por ejemplo: nadie se subiría a un coche de Uber o Cabify, el cual tenga una valoración inferior a 4,5 sobre 5 estrellas.

A causa de la suma de todos estos factores, la economía colaborativa parece que ha aparecido para quedarse y se está instalando de forma muy rápida, ya que ofrece unas soluciones a los problemas actuales que antes no contemplábamos.

La finalidad de este nuevo modelo económico es compartir, intercambiar, prestar o alquilar bienes y servicios ociosos, que unos poseen y otros los desean utilizar.

El mundo online está evolucionando a grandes pasos. En la primera década del S. XXI empezamos a compartir a través de internet y con un ordenador: música, películas, escribir en foros de opinión; en cambio en esta segunda década de siglo, gracias a la evolución de la tecnología y a la aparición de los móviles inteligentes con internet, ya estamos intercambiando entre usuarios: coches, casas, bienes de segunda mano...

Figura 1: *Economía colaborativa*



Fuente: <https://www.previsorageneral.com>

2.2. ¿Qué es la economía colaborativa?

Economía colaborativa es la expresión utilizada en castellano, pero en realidad esta expresión tiene su origen en la terminología anglosajona “Sharing Economy”, además de otros términos como “peer-to-peer economy ó P2P”, “on-demand economy”, “collaborative economy” o “collaborative consumption”, que son expresiones más o menos equivalentes, pero con particulares matices de significado cada una de las cuales. (Doménech, G. 2015)

El concepto de economía colaborativa va tomando fuerza desde 2007 tras el artículo “Collaborative Consumption” (consumo colaborativo) que fue publicado por Ray Algar, seguido del libro “What’s mine is yours: The rise of collaborative consumption” (Lo tuyo es mío: el auge del consumo colaborativo) de la autora Rachel Botsman donde reflejó la primera definición de economía colaborativa que define como “un modelo económico construido sobre redes descentralizadas de personas conectadas, las cuales crean, intercambian y consumen valor, pasando por alto las instituciones centralizadas tradicionales” (Rachel Botsman y Rogers, 2010).

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC)¹ acuña otra definición y dice que la economía colaborativa se basa en el “intercambio entre particulares de bienes y servicios que permanecían ociosos o infrautilizados a cambio de una

¹ Es el organismo encargado de preservar, garantizar y promover el correcto funcionamiento, la transparencia y la existencia de una correcta competencia y de una regulación eficiente en todos los mercados y sectores productivos. Defiende el interés de los consumidores y de las empresas.

compensación pactada entre las partes” (CNMC, 2016). Vamos a desmenuzar esta definición para ver las características más a fondo:

- es un intercambio de bienes y servicios entre “particulares”, o sea, no son profesionales, por lo que dicho intercambio no va a suponer una actividad profesional remunerada, aunque sí que puede haber una contraprestación económica para sufragar los gastos compartidos.

- y es un intercambio de bienes y servicios “ociosos o infrautilizados” por el oferente. Por lo tanto, estos bienes y servicios no han sido adquiridos para ofertarlos en el mercado.

La economía colaborativa es un nuevo modelo de prestación de servicios que pone en contacto de forma novedosa a la oferta y a la demanda. Se basa en la cooperación, la sostenibilidad y la cohesión social.

También es necesario apuntar que en los últimos años el modelo clásico de economía colaborativa está desapareciendo, en favor de un modelo mixto en el que existe una motivación comercial y el hacer negocio, lo cual deforma la finalidad y el objetivo de este modelo “colaborativo”.

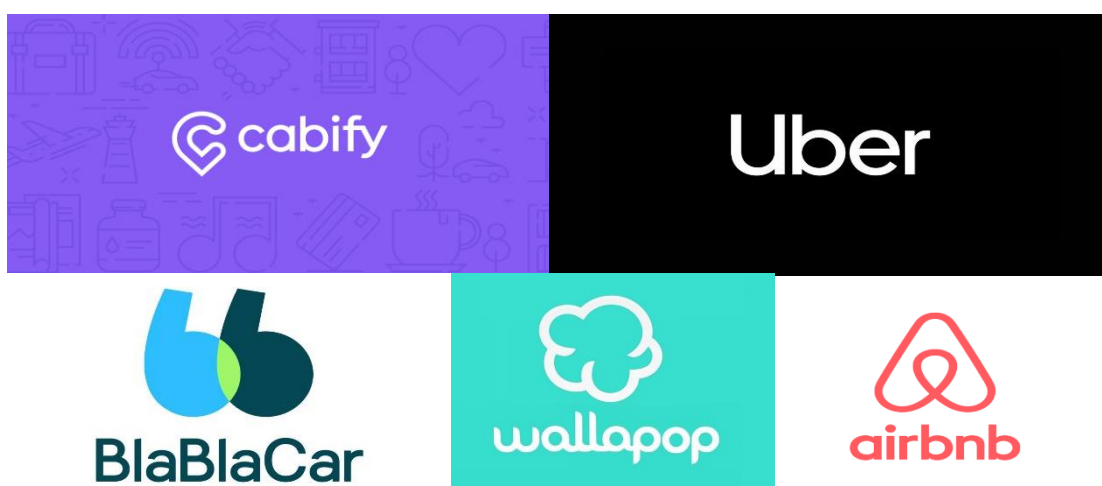
2.3. Ejemplos de plataformas de economía colaborativa

Las plataformas de economía colaborativa se han encargado de reinventar conceptos de toda la vida según las necesidades actuales de la población como es por ejemplo el alquiler de bienes inmuebles para periodos vacacionales, compartir un coche para trayectos o la compraventa de bienes de segunda mano en plataformas digitales.

Las plataformas más notorias de economía colaborativa son:

- Uber y Cabify: pone en contacto a conductores de su red los cuales ofrecen un servicio de transporte a usuarios registrados que necesiten transporte a través de la app, ambos debidamente geolocalizados.
- AirBnB: ofrece una plataforma de software en la cual los anfitriones publicitan alojamientos turísticos a cambio de un arriendo de sus propiedades a particulares o huéspedes. Además, tanto anfitriones como huéspedes pueden valorarse mutuamente, para ofrecer una referencia a futuros usuarios.
- Blablacar: pone en contacto a personas que quieren desplazarse al mismo lugar y en el mismo momento, y que puedan organizarse para viajar juntos. Esta práctica permite compartir los gastos del viaje como son el combustible y los peajes; además de evitar la emisión extra de gases de efecto invernadero, al permitir una mayor eficiencia energética en el uso de cada vehículo.
- Wallapop: es una plataforma que se dedica a la compra-venta de producto de segunda mano entre usuarios a través de internet. También es posible utilizar la geolocalización de los dispositivos móviles para la compra-venta en función de la proximidad geográfica de los usuarios.

Figura 2: Logos de plataformas colaborativas



Fuente: Elaboración propia

2.4. Ventajas e inconvenientes de la economía colaborativa relacionado con las empresas de VTC

La economía colaborativa, como bien antes la he descrito, es un modelo sostenible de desarrollo económico, pero como todo modelo tiene sus ventajas y sus inconvenientes que debemos conocer y a continuación voy a intentar enumerarlos, desarrollarlos y hacer una comparación entre empresas VTC como Uber y Cabify.

Tabla 1: Ventajas y desventajas de la economía colaborativa en las empresas VTC.

ECONOMIA COLABORATIVA EN LAS EMPRESAS VTC	
VENTAJAS	DESVENTAJAS
<ul style="list-style-type: none">• Optimización de los recursos disponibles y beneficios medioambientales.• Ahorro.• Mayor oferta de bienes y servicios para el consumidor.	<ul style="list-style-type: none">• Falta de regulación y posible competencia desleal.• Desprotección del consumidor• Posible aparición de monopolios.

Fuente: Elaboración propia.

1) VENTAJAS

- a) Optimización de los recursos disponibles y beneficios medioambientales: esto ayuda a aumentar la eficiencia de los medios de transporte, y con ello conseguir una mayor eficiencia energética en las grandes ciudades, lo que conllevaría a reducir la contaminación y las emisiones de CO₂. Por ejemplo, a través de Uber y Cabify se puede compartir un coche, con un destino común a los usuarios de ese coche; si esto lo hiciese un porcentaje alto de la población, se reducirían en un alto porcentaje los coches y las infraestructuras de transporte de las ciudades.
- b) Ahorro: el compartir un bien o servicio con otras personas, permite que los gastos asociados también se puedan compartir y dividir. Por ejemplo, si un Uber o Cabify me cuesta 10 euros hasta el lugar a donde quiero ir, si comparto el viaje con otro usuario me saldrá más barato y por lo tanto ahorraré.
- c) Mayor oferta de bienes y servicios para el consumidor: cuanta más competencia y más alternativas haya en el mercado, más opciones tendrá el consumidor de elegir lo que prefiera.

2) INCONVENIENTES

- a) Falta de regulación y posible competencia desleal: la falta de regulación y los vacíos legales que existen en España, provocan cierta desigualdad de condiciones entre los sectores tradicionales como es el sector del taxi y las nuevas plataformas de economía colaborativa como son las empresas de VTC (Uber y Cabify). Por ejemplo, la licencia que tiene que tener un taxi para circular es muchísimo más cara que la licencia de un VTC.
- b) Desprotección del consumidor: esto es a causa de que no hay una regulación definida, por lo que los consumidores van a estar indefensos ante plataformas de economía colaborativa. Por esto existe en la mayoría de plataformas de economía colaborativa la posibilidad de dejar comentarios en todas las fichas de oferentes y demandantes del servicio, por lo que esto de algún modo te protege y te hace confiar en el oferente o demandante pudiendo aceptar o no la transacción.
- c) Posible aparición de monopolios: esto es un problema que puede pasar, por lo que los monopolios deben controlarse, ya que sino el beneficio que ahora perciben muchos, entonces solo lo percibirán unos pocos.

3. MARCO TEÓRICO

Resulta imprescindible para continuar realizando el estudio, hacer una breve introducción y definición de los conceptos clave del trabajo, así que vamos a ello.

3.1. ¿Qué son los vehículos de transporte con conductor (VTC)?

Los VTC son vehículos que transportan a uno o varios pasajeros de un lugar de origen pactado por el pasajero a otro de destino, es aquí donde se encuentra la diferencia con el resto de transportes públicos convencionales² ya que en las VTC el cliente elige el punto de salida, y en el transporte público convencional ya tienes unas paradas designadas dónde demandar el servicio.

Aunque el taxi también es un vehículo de transporte con conductor, no se considera VTC. La diferencia está, en que los taxis se caracterizan por disponer del derecho de recogida de pasajeros a mano alzada en la calle, así como disponer de paradas habilitadas en ciertas calles, entre otras opciones; en cambio los servicios de las VTC tienen que ser precontratados con antelación.

Las VTC han estado presentes durante décadas en el sistema de transporte español, ofreciendo una alternativa más de movilidad urbana junto al servicio del taxi y a los diferentes transportes públicos.

Las características y regulación legal de los VTC son diferentes en cada país, lo cual desarrollaremos más adelante.

3.1.1. Empresas referentes en servicios VTC en España (Uber y Cabify)

3.1.1.1. Breve descripción de Uber

Uber Technologies Inc. (en adelante Uber) es una empresa que se fundó en marzo de 2009 la cual oferta a sus clientes, servicios VTC a través de su aplicación móvil (en adelante, App³) conectando mediante la señal GPS a demandantes (clientes) y oferentes (conductores) del citado servicio de transporte. La empresa tiene su sede en San Francisco y opera en 59 países de todo el mundo entre los que se encuentra España desde 2014.

Uber oferta a sus clientes diferentes tipos de vehículos según las necesidades del cliente. A continuación, enumeraré y describiré las diferentes opciones (Uber, 2019)

- Uber X: es la opción estándar y más común de los VTC, además de ser una de las más económicas. Es un vehículo para cuatro pasajeros como máximo.
- Uber XL: son vehículos con una capacidad máxima de hasta ocho pasajeros.

² Se refiere a transporte público convencional al servicio colectivo de pasajeros, tales como autobuses, taxis, tranvías o trenes de cercanías.

³ La App es una aplicación informática diseñada para ser ejecutada en teléfonos inteligentes, tabletas y otros dispositivos móviles. En este trabajo tendremos muy en cuenta las siguientes Apps: Uber Technologies Inc. y Cabify

- Uber Black: es la versión más exclusiva, ya que los vehículos son de último modelo, además de ser negros y estar tintados. Son vehículos tienen capacidad para cuatro pasajeros.
- Uber SUV: esta alternativa es igual que Uber XL, pero los vehículos son de último modelo.
- Uber Pool: es un Uber X pero compartido con otros clientes, donde otros 3 usuarios de ubicaciones cercanas soliciten un trayecto con un destino común para los demás usuarios con los que comparten viaje. Es por ello por lo que es la opción más económica de todas las alternativas que oferta Uber.
- Uber Select: parecido a Uber Black salvo que los vehículos no tienen por qué ser oscuros, además tienen un coste menor que Uber Black
- Uber VIP: esta opción solo en encuentra disponible en algunas ciudades y es para usuarios que hayan realizado 100 viajes o más, y como recompensa o reconocimiento se le desbloqueará este nuevo servicio que consiste en que por la misma tarifa solo se le asignarán conductores con una valoración media de 4,8 o más estrellas.

También se están barajando futuras opciones dentro de Uber como:

- Uber AIR o Uber Elevate: va a ser un servicio para cubrir medias distancias a una velocidad mayor donde prevén reducir la duración del trayecto. Este proyecto consiste en unos coches voladores, similares a helicópteros. Tienen un proyecto previsto para 2021, dónde han marcado las ciudades de Los Ángeles, Dallas-Fort Worth (EEUU) y Dubái (EAU).

Figura 3: *Prototipo del futuro Uber AIR*



Fuente: <https://www.uber.com/>

Además, Uber ha introducido una plataforma de entrega de comida a domicilio, que presta servicio a restaurantes asociados de diferentes ciudades en las que opera.

- Uber EATS: es un servicio de entrega a domicilio de comida. Uber Eats tiene una App aparte a Uber, la cual te conecta con una gran cantidad de restaurantes en los cuales puedes ver su carta y pedir cualquier producto. A partir del momento en el que se gestiona el pedido, el repartidor de Uber Eats que se encuentre más cercano al local irá a recoger el pedido y a realizar su entrega. Todos los repartidores de Uber EATS están geolocalizados y se pueden ver dónde están, desde el momento en el que solicitas el pedido.

Figura 4: *Repartidores de Uber Eats*



Fuente: <https://www.ubereats.com/es-ES/>

3.1.1.2. Breve descripción de Cabify

Cabify es una empresa española fundada en 2011. Es una plataforma tecnológica de movilidad, la cual pone en contacto a través de la aplicación móvil a clientes y conductores que mejor se adapten a sus necesidades. Opera en España, Portugal y América Latina.

Cabify al igual que Uber, también oferta a sus clientes diferentes tipos de vehículos según las necesidades del cliente. Los diferentes tipos de vehículos (Cabify, 2019) que ofrece Cabify son los siguientes:

- Cabify Electric: es un vehículo eléctrico. Es apto para 3 ocupantes y 2 maletas. No tiene sistemas de sujeción infantil.
- Cabify Lite: es la opción más económica que se ofrece, donde los conductores van vestidos de modo informal.
- Cabify Executive: opción premium que ofrece coches más lujosos, con cristales tintados y de color negro. Además, el conductor va a vestir con traje.

- Cabify Baby: es como el Cabify Lite, pero el coche dispone de sistemas de sujeción infantil.
- Cabify Group: es la mejor opción para grupos, ya que se trata de furgonetas aptas para 6 ocupantes.

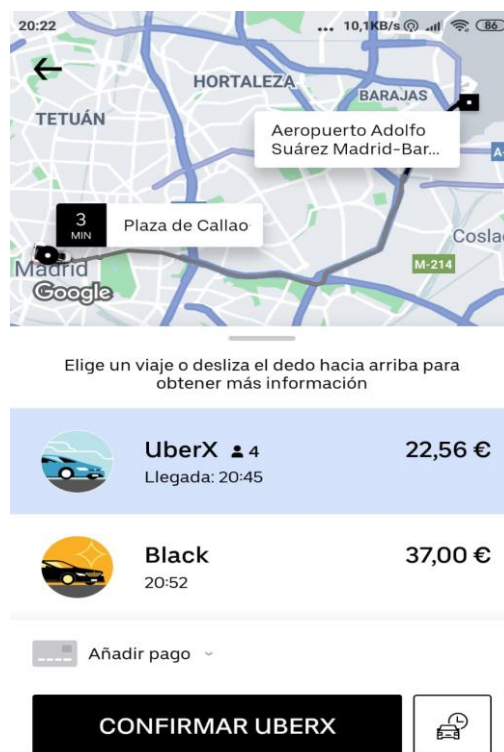
3.1.2. Método de contratación de un VTC

El servicio VTC se contrata de una forma en especial y diferente al taxi ya que únicamente se puede solicitar un servicio VTC de forma telemática a través de una aplicación móvil (Uber, Cabify) en la cual el cliente se pone en contacto con el chófer que le dará el servicio.

A continuación, citaré una a una las pautas para disfrutar de un servicio VTC.

- 1) El cliente tendrá que descargarse y dar de alta la aplicación móvil de la plataforma (Uber, Cabify), dónde el cliente rellenará con su nombre, email y número de teléfono, los datos de registro establecidos por las compañías.
- 2) Una vez registrados, ya podremos poner la dirección de destino. Es aquí donde el usuario va a conocer quién va a ser su chófer, en cuánto tiempo le va a recoger, cuánto tiempo durará el trayecto.

Figura 5: Trayecto prefijado en aplicación Uber



Fuente: Elaboración propia

- 3) Todos los chóferes tienen una ficha que puedes ver, y además disfrutan de un apartado donde los usuarios escriben reseñas⁴ voluntarias, en las que se valora el servicio prestado por el chófer.
- 4) Se elige el tipo de vehículo. Cada compañía, tendrá gran diversidad de coches a elegir.
- 5) El cliente procede a contratar el servicio, y es aquí cuando marca la fecha y la hora a la que quiere que le recojan. Esta reserva es gratuita, ya que el usuario dispone de la opción de cancelación gratuita, siempre y cuando el coche no haya llegado a la zona acordada.
- 6) Una vez introducidos todos los detalles del trayecto, la aplicación te facilita el precio del trayecto. El precio de este va a variar en función de la ley de la oferta y la demanda de ese momento; esto hace que un mismo trayecto tenga un coste variable, según la hora y el día.
- 7) El cliente tendrá que seleccionar el método de pago preferido. Se puede pagar a través de Paypal o tarjeta. Destacar que en algunas ciudades se está introduciendo la opción del pago en efectivo.

Para resumir estas plataformas al precontratar el servicio, van a desempeñar las siguientes funciones para asegurar el buen funcionamiento:

- a) Comunica la solicitud del usuario o cliente del servicio.
- b) Facilita al cliente cuál es su conductor y vehículo, dando la matrícula y ficha del conductor.
- c) Se marca el precio al cliente antes de confirmar el servicio.
- d) Se genera un registro digital del servicio, y se marca la hoja de ruta.
- e) Al finalizar el servicio, se facilita a través de la app que tanto conductor como pasajero se valoren mutuamente.

⁴ Es una evaluación o crítica constructiva, que puede ser positiva o negativa que depende de lo que el crítico analice

3.1.3. Tarifas VTC

Las tarifas de los servicios de las VTC tienen una gran particularidad y es que se rigen bajo la ley de la oferta y la demanda; o sea que el precio del servicio se va a ver afectado según la franja horaria, y la demanda de la zona. Destacar que el precio de la estimación por el trayecto, se detallará a través de la aplicación al cliente el cual aceptará o no el precio del trayecto.

El saber el precio con antelación es una gran ventaja para el usuario ya que se asegurará que el conductor elija el modo más directo y rápido posible, ya que los rodeos y las confusiones corren a cuenta del conductor.

A partir de esta particularidad respecto a los taxis, cada plataforma VTC va a operar con unas tarifas diferentes (OCU, 2018)

a) Tarifa de Uber

Uber se basa en la distancia recorrida y el tiempo empleado. En el caso de que haya una alta demanda a la hora de la solicitud del trayecto, se pasará a una tarificación "dinámica" que varía los precios originales.

a) Tarifa de Cabify

Cabify se basa en la distancia recorrida, con tarifas progresivamente más baratas cuanto mayor sea la distancia, sumando la aplicación de un suplemento de 0,45 euros el minuto por esperas superiores a 5 minutos (15 en el caso del aeropuerto). Además, también carga un suplemento por alta demanda.

El total de la cuantía del trayecto, la conocerá el cliente antes de contratar el servicio, al señalar en la app el origen y destino deseados.

3.2. ¿Qué es el sector del taxi?

El taxi es un medio de transporte público, el cual ofrece desplazamientos más rápidos, confortables y directos que cualquier otra alternativa de transporte público. El taxi es ofertado por los ayuntamientos, a cambio del pago de unas tarifas reguladas. Ofrece servicios de transporte a una persona o a un pequeño grupo de pasajeros, los cuales fijan el origen y el destino a cambio del pago de lo que marque el taxímetro al final de la carrera. El taxi se diferencia de los demás medios de transporte públicos en que el origen del servicio ofertado lo marca el cliente por lo que se considera "puerta a puerta", y los demás medios como pueden ser el autobús, metro, o tranvía tienen unas paradas fijas.

Figura 6: *Taxi de Madrid*



Fuente: <https://www.elespanol.com/>

3.2.1. Método de contratación del taxi

Un taxi se puede contratar de diferentes métodos y dista mucho con la contratación de un VTC.

Los taxis se pueden contratar alzando la mano y parándolos en plena calle cuando estén con el cartel verde de libre; otra forma es acudir a las paradas fijas de taxis, que normalmente suelen estar en lugares con mucha afluencia de gente como pueden ser calles principales, centros comerciales, aeropuertos, etc.; luego se pueden contratar llamando a empresas de radiotaxi que es un número fijo que cambia en cada ciudad dónde llamas y les dices donde quieres que te cojan y a dónde vas a ir y ellos automáticamente dan la orden al taxi más cercano, el cual acude a por ti; y por último citar que se están desarrollando en algunas ciudades como consecuencia de la aparición de las empresas VTC como son Uber y Cabify, el desarrollo de las aplicaciones móviles en dónde puedes demandar el servicio conectándote en la aplicación desde tu smartphone. Este método aún está en desarrollo y no en todas las ciudades está disponible.

3.2.2. Tarifas Taxi

Muchas veces antes de solicitar un taxi nos hacemos la siguiente pregunta: ¿Cuánto tendré que pagar al finalizar el trayecto en Taxi? La cuantía a pagar al finalizar el trayecto será el importe del taxímetro + suplementos impuestos por los ayuntamientos a la hora de fijar las tarifas + peajes solo si el viajero solicita o acepta un trayecto con peajes.

Las tarifas reflejadas en los taxímetros y los suplementos, son estipulados y fijados por los ayuntamientos locales, por lo que las tarifas del taxi van a variar de una ciudad a otra.

A continuación, voy a mostrar como ejemplo las tarifas de taxi vigentes en el ayuntamiento de Logroño y en el ayuntamiento de Madrid.

Cabe señalar que el taxímetro empezará a contar cuando el cliente y su equipaje se encuentren debidamente colocados en él, salvo cuando el cliente contrata el servicio por teléfono, radioemisora o medios telemáticos ya que será en ese momento en el que empezará a correr el taxímetro. Además, tenemos que tener en cuenta que se van a asignar diferentes tarifas según sea un horario diurno o nocturno, un día laboral o día festivo y cada ciudad añadirá unos suplementos.

Tarifas de Taxi vigentes en Logroño

A continuación, voy a mostrar unas tablas con las diferentes tarifas aplicadas a la zona urbana de Logroño. (Unitaxi, 2019)

Figura 7. Tarifas de Taxi en Logroño

TARIFA 1	Sin IVA	Con IVA	TARIFA 2	Sin IVA	Con IVA
Tarifa mínima diurna	2,77	3,05	Tarifa mínima diurna	4,10	4,51
Bajada de bandera	1,50	1,65	Bajada de bandera	2,28	2,51
Kilómetro recorrido	0,74	0,81	Kilómetro recorrido	1,10	1,21
Hora de espera	17,16	18,88	Hora de espera	25,74	28,31
Laborables de 7:00 a 23:00 h. Sábados de 7:00 a 15:00 h.			Sábados de 15:00 a 23:00 h. Domingos, festivos y días 24 y 31 diciembre. Días laborables de las fiestas de San Mateo de 15:00 a 23:00 h.		
TARIFA 3 CON TARIFA 1	Sin IVA	Con IVA	TARIFA 3 CON TARIFA 2	Sin IVA	Con IVA
Tarifa mínima diurna	2,77	3,05	Tarifa mínima diurna	4,10	4,51
Bajada de bandera	1,50	1,65	Bajada de bandera	2,28	2,51
Kilómetro recorrido	0,74	0,81	Kilómetro recorrido	1,10	1,21
Hora de espera	17,16	18,88	Hora de espera	25,74	28,31
Servicios periféricos Servicios fuera de la hora señalada como entorno urbano de Logroño, en circuito cerrado hasta el punto de partida (conocida como "tarifa de retorno") cuando el servicio se preste como Tarifa 1.			Servicios periféricos Servicios fuera de la hora señalada como entorno urbano de Logroño, en circuito cerrado hasta el punto de partida (conocida como "tarifa de retorno") cuando el servicio se preste como Tarifa 2.		
Suplementos	Sin IVA	Con IVA			
(Recargo por maletas, recogida en estación RENFE)	0,49	0,54			

Fuente: Proporcionada por UniTaxi Rioja.

Tarifas de Taxi vigentes en Madrid

A continuación, detallaré las tarifas vigentes para este año 2019, publicadas en el portal web del ayuntamiento de Madrid.

Antes de comenzar el trayecto, si el servicio ha sido contratado por llamada a un centro de radiotaxi, el taxista nos va a cobrar un suplemento previo por desplazarse a recogernos a nuestro punto de origen que puede variar hasta un máximo de 5 euros cuando el punto de origen es dentro de la Zona A madrileña y un máximo de 8 euros en la Zona B.

A partir de este primer suplemento las tarifas serán las siguientes:

- Tarifa 1 (de lunes a viernes de 7:00 a 21:00):
 - Bajada de bandera: 2,40 euros
 - Precio Km: 1,05 euros
 - Precio hora: 20,50 euros
- Tarifa 2 (todos los días de 21:00 a 7:00, y sábados, domingos y festivos)
 - Bajada de bandera: 2,90 euros
 - Precio Km: 1,20 euros
 - Precio hora: 23,50 euros
- Tarifa 3 (tarifa fija aeropuerto Madrid Barajas-Adolfo Suárez):
 - Precio preestablecido de 30 euros
 - Precio para todos los días del año y con destino u origen en el aeropuerto y destino u origen en el área interior a la M-30
 - Es un precio cerrado y sin suplemento adicionales.

Además, a estas tarifas hay que añadir en algunos casos, los siguientes suplementos:

- 3 euros a los viajes con origen en las estaciones de tren de Atocha y Chamartín, estaciones de autobuses de Méndez Álvaro y Avenida de América.
- 3 euros en los viajes con origen o destino en el recinto del Parque Ferial Juan Carlos I (IFEMA)
- 6,7 euros en los viajes de Nochebuena y Nochevieja que finalicen entre las 21:00 del mismo día y las 7:00 del día siguiente.
- 1 euro por plaza, a partir de la ocupación de la quinta plaza del vehículo.

3.3. ¿Qué servicio recibe mayor “Valor percibido” según los consumidores: Taxi o VTC?

Hoy en día, un gran porcentaje de consumidores se rigen a la hora de elegir una u otra alternativa de compra de un bien o servicio (ya sea en transporte, alimentación, ropa, etc.) por una relación calidad-precio adecuada. Por lo que una buena política de precios, puede ser clave a la hora de convencer al consumidor para que elija nuestro servicio. Pero además de la relación calidad-precio, se van a dar más variables que el cliente tendrá en cuenta a la hora de demandar un servicio de transporte con conductor, como va a ser las condiciones del vehículo, el tipo de conducción, el trato y la vestimenta del conductor, el itinerario seguido (si utiliza el navegador GPS, o se rige por sus conocimientos o peripecias), la forma de pago, la facilidad en la contratación del servicio, etc.

El proceso de decisión del cliente a la hora de la elección de un servicio como el transporte, va a estar muy relacionado con el valor percibido del servicio por el cliente. El demandante cuando elige un servicio va a evaluar y comparar con otras alternativas, evaluando y comparando las ventajas que espera recibir en relación con los esfuerzos o sacrificios que habrá que realizar para disfrutar de este servicio. (Riaño, C., 2015)

$$\text{Valor percibido} = \frac{\text{Calidad percibida del servicio (beneficios esperados)}}{\text{Precio + otros costes (sacrificios o esfuerzos a realizar)}}$$

Una vez visto lo importante que son los precios a la hora de demandar un servicio para los consumidores como las demás variables, vamos a proceder al desarrollo del estudio realizado por parte de la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU, 2018).

El estudio fue realizado en 10 ciudades españolas (Barcelona, Bilbao, La Coruña, Madrid, Málaga, Palma de Mallorca, Santa Cruz de Tenerife, Sevilla, Valencia y Zaragoza) donde se desarrollaron 170 trayectos, en los que los pasajeros evaluaron la experiencia desde que decidieron tomar la decisión de demandar el servicio de transporte, hasta que finaliza el recorrido.

a) Vehículo.

- VTC: en el exterior se encuentran en buen estado. En el interior están limpios y ordenados en la mayoría de los casos, con inexistencia de elementos personales (fotos familiares, escudos de equipos, estampas religiosas...)
- Taxis: en el exterior por lo general se encuentran en buen estado. En el interior se han encontrado casos de mal olor y deficiencia en la limpieza. Además, se da un abuso de elementos personales. También se detecta, que las plazas traseras no siempre tienen los tres cinturones de seguridad disponibles.

b) Conductor.

- VTC: destacan por su buena higiene, adecuada vestimenta en traje y además por el trato de los conductores hacia el cliente.
- Taxis: la mayoría de ellos visten en chándal o con ropa poco formal (no existen uniformes preestablecidos), además el trato es algo más frío, aunque no es la norma.

Ninguno de los dos sectores destaca a la hora de cargar y descargar el equipaje, el cual lo dejan a manos del cliente. Pero si que se muestran más comprensivos a la hora de graduar el volumen de la radio, poner la calefacción o aire acondicionado, o encender las luces del interior del coche.

c) Itinerario.

Antes de evaluar el itinerario, quiero hacer saber que los taxistas tienen la obligación de preguntar al cliente que ruta prefiere (por GPS o ruta alternativa a juicio del taxista), y si no tiene una preferencia elegir la ruta más rápida. Aparte, si en la ruta constan peajes tendrán que preguntar al cliente que ruta prefiere tomar: con o sin peajes (en el caso de tomar peajes, correrán a cargo del cliente); en cambio las VTC, no tienen la obligación de preguntar en caso de que haya peajes, ya que si pasan por algún peaje correrá a cargo del conductor, debido a que la tarifa es cerrada.

También el usuario tiene que saber que los taxistas (al ser un servicio público) tienen por obligado cumplimiento realizar cualquier trayecto por muy corto que sea, de lo contrario el usuario les puede denunciar; en cambio las VTC no tienen la obligación de realizar un servicio si estos se oponen, debido a que son empresas privadas.

- Taxis y VTC: el 64% de los conductores opta por hacer la ruta que les marca el GPS, el 18% utilizó una ruta alternativa o más corta del tiempo marcado por el GPS, y el último 18% utilizó una ruta alternativa, pero más larga del tiempo marcado por el GPS.

d) Cobro.

- VTC: se paga a través de la plataforma o la App, a través de medios como Paypal⁵ o por vinculación de una tarjeta de crédito o débito. Cabe destacar, que poco a poco se está introduciendo el pago en efectivo, pero aún no está establecido como regla.
- Taxis: en muchos casos se encontraron sin datáfono. Además, el 16% de los trayectos con taxistas, no se cobró lo justo por falta de cambio o por poco importe.

⁵ Es una alternativa electrónica de sistema de pagos en línea, el cual permite realizar transferencias de dinero entre usuarios y sirve como una alternativa electrónica a los métodos de pago tradicionales

e) Precio.

- VTC: está estipulado por la ley de la oferta y la demanda, la cual es el principio básico sobre el que se basa una economía de mercado.
- Taxis: cada ciudad tiene estipuladas unas tarifas que varían según la hora del día, entre otros determinantes detallados anteriormente en el apartado de tarifas de taxis.

Para concluir el estudio basándonos en los precios, haremos diferencia entre un trayecto corto (por debajo de 2 kms), trayectos medios (entre 2 y 10 kms), y trayectos largos (más de 10 kms), y cabe señalar que:

- Para trayectos cortos, interesa más el taxi.
- Y que para trayectos tanto medios como largos, sale más económica la opción de los coches VTC.

3.4. Cuestionario

La siguiente encuesta va a estar relacionada en base al punto anterior y con el objetivo de profundizar más sobre el proceso de decisión del cliente a la hora de decantarse por un servicio u otro. Sobre todo, voy a tratar de descubrir cuáles son los factores más determinantes de ambos sectores, que hacen a el sector tener una ventaja competitiva respecto al otro.

Para obtener estos datos he realizado un cuestionario a una muestra de 120 personas. El objetivo de la misma consiste en, recabar información de las diversas opiniones que tiene la población de Madrid, (en especial el perfil universitario) en cuanto al servicio del taxi y de las VTC. Seguidamente, realizaré un análisis de los resultados, detallando el porcentaje de los motivos por los que los consumidores se decantan por la elección entre taxi y VTC.

La encuesta se ha realizado en mayo de 2019, a un total de 120 personas residentes en la ciudad de Madrid, en concreto a personas de cualquier rango de edad, pero relacionadas con un entorno universitario, ya que la encuesta se hizo a través de varios foros universitarios de la capital española.

Esta se compone de tres bloques: en primer lugar, comenzaré con el bloque de preguntas de verificación sobre el uso y conocimiento de ambos sectores. El segundo grupo se centra en detallar las razones por las cuales el consumidor va a elegir uno u otro medio. Y en último lugar se encuentra el apartado de datos personales, más concretamente se abarca el sexo y la edad. Dentro de la edad se distinguen cuatro rangos: a) menores de 18, b) de 18 a 25 años, c) de 26 a 40, d) de 41 a 64, e) mayores de 65.

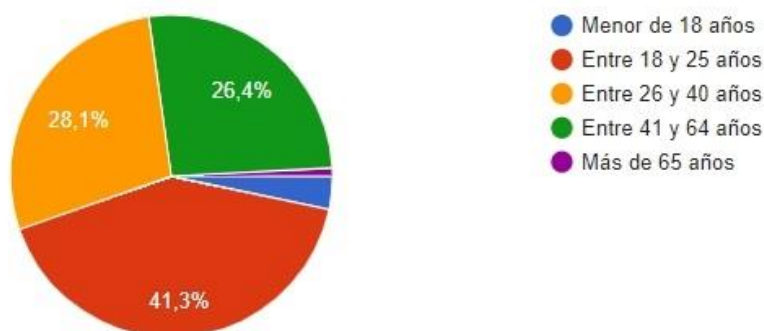
A continuación, voy a presentar los resultados obtenidos, que considero más relevantes.

Respecto a la edad, podemos apreciar una clara mayoría en el rango de entre 18 y 25 años, con un porcentaje del 41,3% (50 personas de la muestra), seguido del siguiente rango que

comprende desde los 26 a 40 años (34 personas). Esto es a consecuencia de que la encuesta fue lanzada, en foros universitarios de la capital.

Gráfico 1. Edad de los encuestados.

Edad



Fuente: Elaboración propia

Destacar que, el 100% de los encuestados afirma conocer y haber utilizado ambos medios de transporte, por lo que ninguna de las encuestas ha sido desechada. Este dato puede ser debido a que en la capital este debate entre el sector del taxi vs sector de las VTC, está muy a la orden del día. Por ello, y sin más dilatación procedo a realizar dicho análisis.

En cuanto a la pregunta, *¿por qué razón prefirió un taxi antes que el servicio de una VTC?* (gráfico 2), se van a destacar estos siguientes motivos. El 28,9% (35 personas) afirma que su motivación para escoger el taxi, se debe a que es un servicio tradicional de toda la vida, por lo que tienen un claro conocimiento del mismo. Hay que tener en cuenta que a muchas personas no les gustan los cambios, y son clientes fieles a un tipo de servicio. Por otro lado, el 22,3% de la muestra (27 personas) destacan al sector del taxi por la comodidad a la hora de demandar el servicio, esto es debido a que los taxis disponen de muchas paradas establecidas en los puntos estratégicos de la ciudad, se puede solicitar a mano alzada, entre otras opciones que no disfrutaban las VTC. Un 17,4% (21 personas) afirma preferir el taxi, debido a que se paga al finalizar dicho servicio. Y por último, un 14% dice sentir mayor seguridad que con respecto a las VTC, esto es debido a que todos los taxis van rotulados a diferencia de las VTC y además con su cartelito bien indicado que pone taxi en el techo del vehículo.

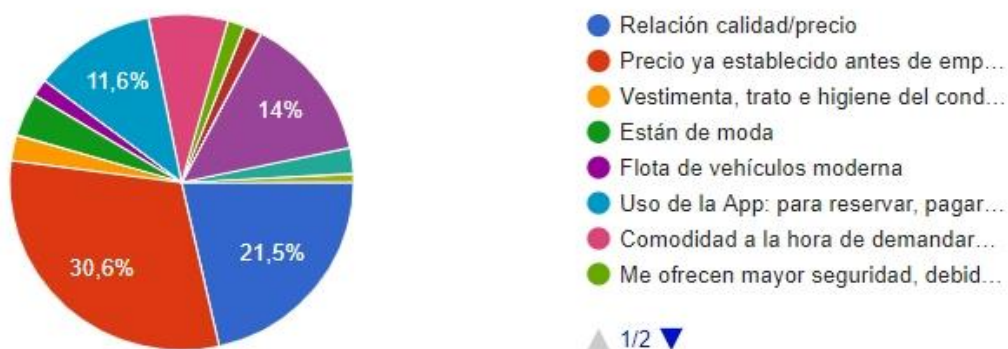
Gráfico 2. Razones de preferencia del sector del taxi.



Fuente: Elaboración propia.

Para concluir, señalar que a la pregunta *¿por qué razón prefirió los servicios de las VTC antes que un taxi?* (gráfico 3) me encuentro con los datos relevantes de que el 30,6% de los encuestados o lo que es lo mismo, 37 personas de la muestra total, afirman su preferencia por las VTC a causa del previo conocimiento del precio del trayecto, este factor otorga una ventaja por parte del cliente frente al taxi, el cuál es un medio en el que desconoces el precio de la carrera hasta que no terminas el recorrido, por el contrario en el sector de las VTC el precio esta preestablecido y todos los contratiempos (atascos, desviación del recorrido, peajes...) estarán a cargo del conductor. El siguiente motivo, con el 21,5% (26 personas) se valora de forma positiva la relación calidad/precio en comparación con el sector del taxi, esta variable es muy influyente para una gran parte de los consumidores, en especial si nos centramos en el ámbito universitario, la cual la tendrán muy en cuenta a la hora de demandar un servicio. Por otro lado, la modernidad de la flota de vehículos VTC, resulta como otra ventaja a la hora de la elección entre ambos medios de transporte con un 14% del total (17 personas). Finalmente, el uso de las App a la hora de reservar, pagar, entre otras opciones que ofrecen estas aplicaciones de las diferentes plataformas VTC, es mostrada como una ventaja respecto al taxi, ya que así queda reflejado en el 11,6% de los encuestados.

Gráfico 3. Razones de preferencia del sector de las VTC



Fuente: Elaboración propia.

4. SITUACIÓN ACTUAL Y RÉGIMEN JURÍDICO

4.1. Licencias (como se conceden, como funcionan, etc.)

4.1.1. Licencias VTC y el origen del conflicto

Las licencias VTC son autorizaciones solicitadas a los ayuntamientos municipales, para ejercer la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor.

Estas licencias llevan emitiéndose desde hace muchos años, y era una solicitud sencilla y económica (alrededor de los 40 euros) ya que por norma general eran solicitadas por empresas que ofrecían servicios de alquiler de limusinas, chóferes para eventos etc.

Todo esto cambió cuando aparecieron en el mercado empresas como UBER o Cabify, las cuales ofrecer estos servicios de transporte con conductor a través de aplicaciones móviles; este hecho ha disparado el número de solicitudes para obtener una licencia VTC de particulares y empresas hasta que las administraciones han dejado de conceder licencias debido a la gran cantidad ya existente en el mercado; esto ha disparado el precio de estas en el mercado de segunda mano ya que su reventa y la transmisión de licencias VTC entre particulares es legal; actualmente sus precios en el mercado de segunda mano varían según la oferta y demanda del momento y de la ciudad en la que te encuentres, pero la media se encuentra entre los 50.000 y 60.000 euros aunque aun así, siguen siendo más asequibles que una licencia de taxi.

4.1.2. Licencias de taxi

Las licencias de taxi son obligatorias para la prestación del servicio de taxi urbano regulado. Las licencias habilitan para ejercer la actividad de transporte de pasajeros con las condiciones que fijen el Reglamento Metropolitano del Taxi de cada ciudad.

Cada licencia de taxi, tendrá un único titular y se registrará un único vehículo; aunque podrá ser explotada tanto por el titular como por la contratación de conductores asalariados.

Esta licencia permitirá el transporte de viajeros en vehículos de cinco plazas, incluyendo al conductor.

¿Cuánto cuesta una licencia de taxi? A esto no se puede contestar, ya que hoy en día las licencias se rigen por la ley de la oferta y la demanda, por lo que el mercado es muy especulativo, así que cada poseedor de dichas licencias le ponen un precio diferente; también habrá que tener en cuenta la ciudad en la que se quiera operar, las nuevas leyes que están sacando, qué día de la semana tiene la licencia el día de paro obligado (ya que no es lo mismo descansar un lunes, que se factura menos que un jueves o viernes). Aun así, según cálculos de los últimos años, una licencia puede costar entre 50.000 y 200.000 euros, por lo que vemos los precios albergan un abanico muy amplio. (El Confidencial, 2018)

4.2. Régimen jurídico. Origen del conflicto.

El origen del conflicto y la problemática actual entre el sector del taxi y las diferentes empresas VTC se desencadenó por el excesivo número de autorizaciones VTC que se otorgaron por las administraciones entre los años 2009 y 2015 en España, lo cual ha perjudicado en gran medida al gremio de los taxistas, ya que en los últimos años se han visto con un gran aumento de la competencia en el transporte.

A continuación, desarrollaré las principales leyes aprobadas por las administraciones, que han sido originarias de tantos conflictos:

4.2.1. Ratio 1/30

La ley de ordenación de los transportes terrestres, a partir de ahora LOTT (Ley 16/1987, del 30 de julio) (BOE, 1987/17803), desarrollada por el Reglamento, a partir de ahora ROTT, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, del 28 de septiembre (BOE, 1990/24442), donde se recogían diversas restricciones a la libre prestación de los servicios de arrendamiento de VTC; de todas estas restricciones la más importante fue el establecimiento del ratio 1/30, el cual es un criterio de concesión de nuevas autorizaciones VTC, el cual limitaba el número de licencias VTC a una por cada 30 licencias de taxi que existían, sin perjuicio de que las autoridades competentes para su concesión pudieran acordar otra menos restrictiva.

4.2.2. La ley Ómnibus

La ley Ómnibus es el nombre que recibe la ley española 25/2009, del 22 de diciembre, la cual contempla una modificación de diversas leyes para su adaptación a la ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

La ley Ómnibus (BOE, 2009/20725) reformó la LOTT y liberalizó en general el sector del transporte, lo que afectó a las limitaciones cuantitativas al acceso de licencias VTC. Esta liberalización provocó la solicitud de miles de licencias VTC por parte de los ciudadanos.

Como consecuencia de la aplicación de esta ley ha resultado afectado el sector del taxi y los colegios profesionales⁶, ya que durante el tiempo que duró esta liberalización, se concedieron por las autoridades competentes, miles de licencias VTC sin tener en cuenta los límites cuantitativos que estableció el Reglamento de la LOTT (Real Decreto 1211/1990).

En 2013 se creó la ley 9/2013, del 4 de julio (BOE, 2013/7320) por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de la LOTT. En la ley se redacta el artículo 48.1 y 48.2, los

⁶ es una asociación de carácter profesional o gremial integrada por quienes ejercen una profesión liberal y que suelen estar reconocidos o controlados por el Estado y las normativas nacionales o estatales.

cuales volvían a restringir las condiciones de la liberalización sobre las VTC acordados por la Ley 25/2009; estos artículos transmiten la posibilidad de establecer limitaciones reglamentarias para el otorgamiento de nuevas autorizaciones habilitantes para la prestación de los servicios VTC; «Artículo 48. 1. El otorgamiento de las autorizaciones de transporte público tendrá carácter reglado por lo que sólo podrá denegarse cuando no se cumplan los requisitos exigidos para ello.// 48.2. No obstante, y de conformidad con las normas comunitarias y demás disposiciones que, en su caso, resulten de aplicación, cuando la oferta de transporte público de viajeros en vehículos de turismo se encuentre sujeta a limitaciones cuantitativas en el ámbito autonómico o local, podrán establecerse limitaciones reglamentarias al otorgamiento tanto de nuevas autorizaciones habilitantes para la realización de transporte interurbano en esa clase de vehículos como de las que habilitan para el arrendamiento de vehículos con conductor.» pero el Tribunal Supremo dictó una sentencia que decía que la reforma operada en la LOTT en 2013, no supuso un restablecimiento de la eficacia del Reglamento de 1990. El Tribunal Supremo dijo que «no es aceptable que las limitaciones establecidas en dicho Reglamento hayan renacido volviendo a ser de aplicación a partir de la entrada en vigor de la Ley de 2013. Esta Ley se remite a desarrollos reglamentarios futuros, y no al Reglamento anterior».

Por lo tanto, las limitaciones cuantitativas que la ley 9/2013 reflejaban, no ganaron efectividad hasta que se aprobó el nuevo Reglamento de la Ley por medio del Real Decreto 1057/2015. La consecuencia de todo esto, fue que aunque la ley entró en vigor el 4 de Julio de 2013, el Gobierno no aprobó el Real Decreto que desarrollaba la vuelta de 1 VTC por cada 30 taxis hasta el 20 de noviembre de 2015, que es cuando se aprobó el Real Decreto 1057/2015. Esta sentencia del Tribunal Supremo supuso que todas las peticiones de licencias VTC que se solicitaron entre los años 2013 y 2015 se considerasen válidas y legales; por lo que todas las licencias VTC concedidas en España entre 2009 y 2015 son de plena legalidad y no están sometidas a limitaciones cuantitativas.

Esta liberalización de licencias entre 2009 y 2015 han originado que la regla 1/30 haya sido superada muy por encima del ratio y ya no se pueda volver atrás y se supere este ratio en la mayoría de las comunidades autónomas, en adelante CCAA.

Con la aprobación del Real Decreto 1057/2015 (BOE 2015/12574), de 20 de noviembre, que este sí que modifica al Reglamento de la LOTT de 1990 para adaptarlo a la Ley 3/2013, se restablecieron las restricciones cuantitativas a nuevas autorizaciones VTC por lo que se vuelve a limitar a la proporción 1/30 entre las licencias VTC y las de taxi. A partir del 20 de noviembre de 2015, todas las solicitudes realizadas con posterioridad a esa fecha fueron denegadas, pero las solicitudes que se hicieron con anterioridad al 20 de noviembre son legales y legítimas, ya que la reintroducción del criterio 1/30 no puede en ningún caso invalidarlas, porque la regulación en España no es de carácter retroactivo.

Por último, se dictó el Real Decreto-Ley 3/2018, de 20 de abril, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de Julio, de la LOTT, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, que va a añadir un nuevo apartado 3 al artículo con la siguiente redacción «3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto anterior, a fin de mantener el adecuado equilibrio

entre la oferta de ambas modalidades de transporte, procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor cuando la proporción entre el número de las existentes en el territorio de la comunidad autónoma en que pretendan domiciliarse y el de las de transporte de viajeros en vehículos de turismo domiciliadas en ese mismo territorio sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas. No obstante, aquellas comunidades autónomas que, por delegación del Estado, hubieran asumido competencias en materia de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, podrán modificar la regla de proporcionalidad señalada en el párrafo anterior, siempre que la que apliquen sea menos restrictiva que esa.»

4.2.3. Huelga de taxistas y desencadenantes.

Como consecuencia de la gran inestabilidad regulatoria por parte del Ministerio de Fomento, el sector del taxi decidió convocar una gran huelga en las principales ciudades de España. Los taxistas de Madrid y Barcelona se pusieron de huelga indefinida el 21 de enero de 2019, la cual duro 16 días hasta que la desconvocaron. A lo largo de estos días los taxistas crearon el caos en ambas capitales, aparte de otras ciudades que también se sumaron a la movilización como Málaga, Sevilla, Zaragoza, Valencia, y Alicante donde también se produjeron protestas, pero éstas fueron esporádicas, siguiendo dando un servicio normalizado (Okdiario, 2019). Durante estos días los taxistas crearon gran inestabilidad en dichas capitales, desembocando en graves altercados entre el gremio del taxi vs los vehículos VTC que acabaron con heridos, coches rotos y quemados y otros altercados contra el orden público.

El motivo de estas huelgas de taxistas fue originado por el malestar de las asociaciones de taxistas con la administración, a la cual le exigían una serie de medidas (Asociación nacional del taxi,2019):

- Proporcionalidad, cumpliendo el ratio 1/30.
Piden que se cumpla la proporción de 1 VTC por cada 30 taxis en todas las ciudades españolas.
- Precontratación por ley, igual para toda España.
Las asociaciones de taxistas piden el compromiso por parte del Gobierno y de las autoridades a que sea necesario que los clientes reserven con 24 horas de antelación el servicio de las VTC (aunque también aceptaban entre 6 y 12 horas). Cabe destacar que la Generalitat de Cataluña ya tomó la medida de regular esta petición, pero imponiendo que se tenía que contratar el servicio con 1 hora de antelación en vez de las 24 solicitadas.
- Regulación del horario de las VTC y ordenación de su funcionamiento.
Los taxistas también han pedido que les limiten a cada licencia VTC, a poder ser usada como máximo 16 horas al día (actualmente pueden operar las 24 horas); y que tengan una limitación semanal como no poder operar durante un día entre semana y otro el fin de semana.

Hacer saber que el Ayuntamiento de Madrid, a 9 de mayo de 2019 tomó la decisión de equiparar y regular los horarios y el calendario a la par que el sector del taxi. Por lo que a partir de esa fecha la ordenanza limitó a cada licencia VTC, a poder circular como máximo 16 horas al día durante 5 días a la semana.

- Prohibir la tecnología de la geolocalización.

Por último, pidieron prohibir el uso de la geolocalización, que es el medio por el que el usuario puede saber si hay un vehículo VTC cerca de su ubicación a través de la App de la plataforma VTC. Esta petición se da debido a que es una de las bases de negocio de las empresas VTC, la cual supone una ventaja competitiva para ellas.

Las protestas de los taxistas se tradujeron en huelgas indefinidas en el sector del taxi en Madrid, Barcelona y otras ciudades españolas. Estas protestas provocaron una serie de conflictos y altercados de orden público en las ciudades citadas.

➤ **Posible competencia desleal**

Aparte de todos los puntos anteriores, las empresas tradicionales en este caso el sector del taxi, critican que sufren una falta de regulación en el ámbito de la economía colaborativa y que estas nuevas empresas como Uber y Cabify están practicando competencia desleal.

La competencia desleal es una serie de prácticas o actividades económicas de dudosa honestidad, sin cometer necesariamente un delito de fraude, pero con el objetivo de conseguir una ventaja sobre los competidores y así aumentar su cuota de mercado.

El sector del taxi, se queja de que compañías VTC como Uber y Cabify, salen beneficiados frente a los taxistas, debido a que los taxistas tienen que pagar mayores impuestos y además el precio de las licencias de taxi son mucho más caras, que las licencias VTC, como ya hablamos anteriormente.

4.2.4. Distribución de licencias de Taxi y de VTC por comunidades autónomas.

A continuación, voy a elaborar una tabla mostrando la distribución de licencias de taxi y de VTC en las diferentes CCAA españolas, a partir de datos sacados de la página web del Ministerio de Fomento. Además, mostraré si las diferentes CCAA cumplen el famoso ratio 1/30.

Tabla 2. Distribución de licencias taxi y licencias VTC por CCAA

CCAA	Licencias taxi	Licencias VTC	Ratio Taxi/VTC (
Andalucía 	9047	2015	4,48
Aragón 	2220	163	13,61
Asturias 	1404	107	13,12
Islas Baleares 	2481	212	11,70
Islas Canarias 	6067	257	23,6
Cantabria 	514	206	2,49
Castilla y León 	2314	312	7,41
Castilla La Mancha 	1132	66	17,15
Cataluña 	12644	2496	5,06
Extremadura 	887	39	22,74
Galicia 	3634	285	12,75
La Rioja 	165	95	1,73
Madrid 	15593	6625	2,35
Región de Murcia 	775	115	6,73
Navarra 	435	87	5
País Vasco 	2139	99	21,60
Com. Valenciana 	4695	377	12,45
TOTAL LICENCIAS	65830	13296	4,95

Fuente: Elaboración propia, a partir de datos del Ministerio de Fomento (01/03/2019)

Una vez expuestas las cifras, voy a detallar las particularidades y datos relevantes que podamos observar.

El primer dato relevante es que ninguna CCAA cumple la regla 1/30 y esto es debido al proceso de liberalización de licencias VTC entre 2009 y 2015, como ya he detallado en el punto 4. Cabe resaltar que como podemos observar con datos a nivel nacional, esta proporción se ve reducida a la proporción 1 licencia VTC por cada 5 licencias de taxi.

La segunda particularidad que se puede observar es que en las CCAA donde mayor número licencias de taxi como de licencias VTC, se dan en la Comunidad de Madrid y Cataluña, debido a que en ellas se encuentran las dos ciudades más grandes y visitadas de España por lo que la demanda de este tipo de servicio es mayor.

El tercer dato relevante que podemos observar se encuentra en el reducido número de licencias VTC otorgado en las Islas Baleares y en las Islas Canarias, teniendo en cuenta que estas CCAA son dos de los grandes polos turísticos de España por lo que estos servicios serían muy demandados en caso de establecerse. El bajo número de licencias VTC en los archipiélagos, es a consecuencia de la falta de autorizaciones VTC ya que ambas islas tienen transferidas competencias especiales en transporte por carretera por su condición de insularidad. A continuación me voy a adentrar más a fondo en explicar las condiciones que se dan en ambas CCAA; en las Islas Baleares el Gobierno regional ha utilizado sus competencias transferidas en el que el ejecutivo autonómico estableció por ley un ratio 1/12 en 2014 (BOE 2014, 7536), lo que ha supuesto contener la expedición de nuevas licencias VTC y poder rechazar las miles de licencias que podrían haber solicitado en 2015, hasta que se estableciese en la Península el Real Decreto 1057/2015 (BOE 2015/12574), de 20 de noviembre, que volvía a fijar el ratio 1/30 por ley. A su vez de las 900 licencias solicitadas antes del 2014 que tenían pendientes por tramitar, 700 de ellas fueron solicitadas por la Federación Independiente de Taxistas de Baleares, las cuales dieron mucho que hablar porque dentro del sector del taxi balear no veían con buenos ojos que desde el propio taxi se implantase una competencia a los taxistas, pero que finalmente una vez transcurridos los hechos no las pusieron en marcha debido a la falta de apoyos como así reflejó el presidente de la federación, Gabriel Moragues. Moragues dejó claro desde un primer momento que el objetivo de la solicitud de las 700 licencias VTC era evitar que se las otorgasen a empresas, que se pudieran vincular a Uber o Cabify, la cual el mismo manifestó con sus propias palabras “lamento que la medida no la hayan entendido”, y cuando llegó el día en el que caducaron las peticiones de licencias, Moragues hizo un escrito explicando el porqué de los acontecimientos “con nuestras 700 licencias VTC el valor de la autorización habría sido mínimo y por eso no han querido arriesgar”, también dijo “no hemos conseguido reunir los fondos ni el apoyo suficiente del gremio para comprar los coches y pagar los seguros que nos hubieran permitido activar las licencias” “hemos conseguido el objetivo de frenar a Uber y Cabify en Baleares”. (FITIB⁷, 2014).

En cuanto a la regulación de las Islas Canarias, es diferente respecto a la regulación del gobierno balear y estas tienen sus propias leyes de transporte terrestre. El gobierno canario modificó en 2014 la ley de transporte terrestre e incluyó en ella de nuevo el ratio

⁷ Federación Independiente del Taxi de las Islas Baleares

1/30, además disponen de un órgano decisorio que tramitan y estudian las solicitudes de licencias de VTC, con el cuál pueden frenar dichas solicitudes, como así explican fuentes del Gobierno canario explican que "Canarias tiene total autonomía para regular sus carreteras y el transporte terrestre por su especial singularidad y en 2014 habilitó una herramienta jurídica legal que le permitió fijar el ratio" (El Economista, 2018). Esto hizo que Canarias crease sus propias licencias VTC autonómicas, cuya gestión está delegada en los cabildos de cada isla. En total Canarias dispone de 45 licencias VTC nacionales y 212 licencias autonómicas, que son totalmente independientes una licencia de la otra. Para resumir, el gobierno de Canarias solo puede regular sus licencias propias, mientras que las licencias VTC nacionales, están reguladas por el Estado.

Como último dato, hacer saber que las diferentes plataformas que gestionan servicios con VTC como Uber y Cabify, no han desembarcado en muchas ciudades españolas como Logroño, San Sebastián, Vitoria, Tenerife, Mallorca, etc. debido a lo siguiente según fuentes del mercado "las ciudades a las que no han llegado Uber o Cabify es porque no hay suficientes licencias VTC para dar el servicio. Canarias y Baleares son dos de los mercados más interesantes para las plataformas por la cantidad de turistas que llegan cada día, pero morirían de éxito ya que no podrían cubrir la demanda" (El Economista, África Semprún).

4.2.5. Evolución del número de licencias VTC en España

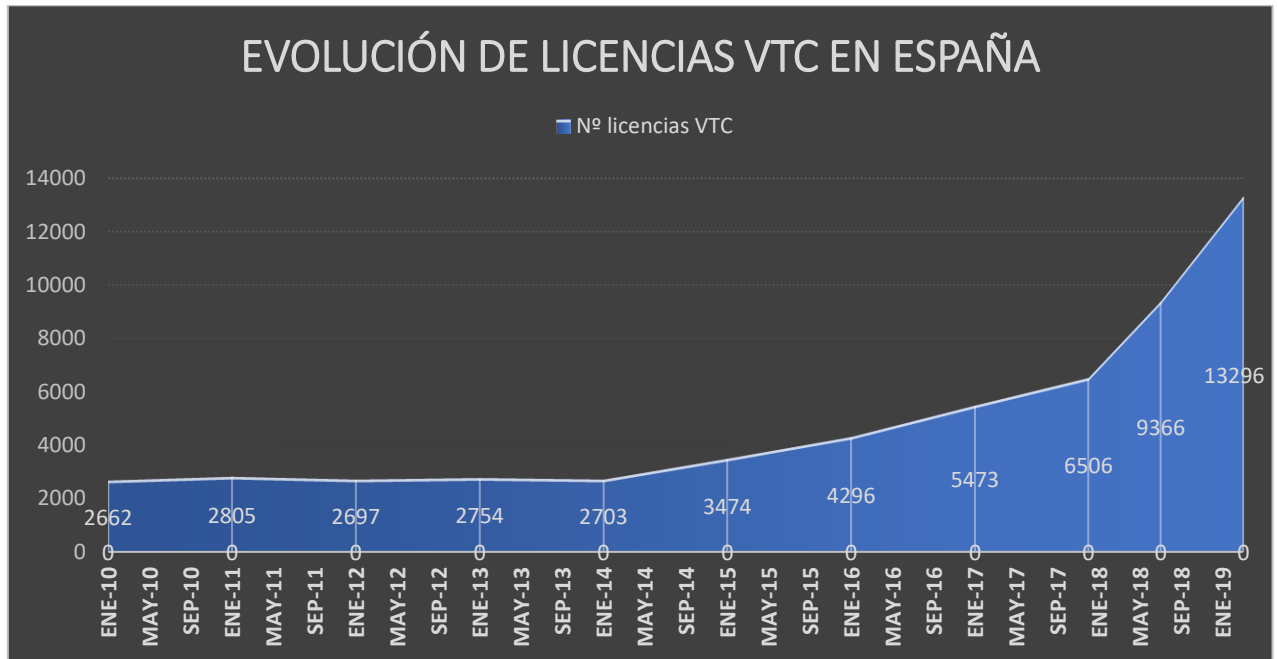
La evolución de licencias VTC en España han crecido a un ritmo abismal durante los últimos años a consecuencia de la ley Ómnibus de 2009, junto al periodo de liberalización de licencias VTC entre 2009 y 2015, por lo que dicha evolución considero que no hay que dejarla pasar por alto y mostrar dicha evolución con el paso de los años.

Cabe destacar, qué a partir de 2015, que es cuando se vuelve a regular el sector debido a la aprobación del reglamento de la ley por medio del Real Decreto 1057/2015, siguen creciendo el número de licencias en vigor en España. Esto es debido a que durante esos 6 años de liberalización se produjeron una gran petición de licencias VTC, y a día de hoy siguen aprobándose licencias VTC solicitadas entre 2009 y 2015 por sentencias judiciales.

Hacer saber que aún quedan por aprobar bastantes licencias VTC por vía judicial en los próximos años.

Fuentes del sector del taxi, afirman que de seguir aprobándose vía judicial nuevas licencias, se podría llevar a equiparar a los dos sectores en algunas provincias. (Ricardo Rubio, Europa Press)

Gráfico 4: Evolución de licencias VTC en España



Fuente: Elaboración propia, a partir de datos de la revista “La ley digital”

4.2.6. Comparación entre ciudades españolas vs ciudades internacionales

Como podemos apreciar a continuación, los vehículos VTC en las grandes ciudades internacionales están creciendo a pasos agigantados, incluso en muchas ciudades se dan el caso de que hay más licencias VTC que licencias de taxi. Esto es a causa de la falta de regulación, y a los vacíos legales que el sector de las VTC ha encontrado respecto a este tipo de transporte.

Se puede poner ejemplos de diversas ciudades internacionales como: (Unauto, 2019)

- París. El número de taxis y de VTC son relativamente iguales, aunque hay alguna licencia más de VTC. A día de hoy, conviven con relativa calma y en condiciones similares. Hace dos años los taxistas mantuvieron protestas al Gobierno debido a que se quejaban de competencia desleal y los taxistas exigían que regulasen las VTC. El Gobierno escuchó y tomó medidas, una de ellas fue que aunque las licencias de las VTC no son limitadas ni se pagan traspasos por ellas, sí que tienen que pasar un duro examen realizado por las autoridades francesas.

- Londres. En la actualidad las VTC y los taxis conviven juntos, ya que a Uber se le devolvió la licencia para operar en la ciudad londinense, después de que un juez comprobase que la firma había realizado cambios en su política y en su seguridad. Uber sufrió hace años, por parte del ayuntamiento de Londres, la retirada de las licencias por su política de contratación y prácticas que fueron cuestionadas ante los tribunales.

- Nueva York. Es una de las ciudades con mayor éxito por parte de los vehículos VTC, donde este sector supera en más de nueve veces a los taxis de toda la vida. Como dato significativo cabe destacar que en 2014 una licencia de taxi costaba más de 1 millón de dólares. En 2019 cuesta la misma licencia menos de 250 mil euros. Estos hechos han generado que muchos taxistas estén arruinados debido a que la mayoría se hipotecaron para obtener dicha licencia y hoy en día no son capaces de pagar ese permiso.

Tabla 3. Comparación de ciudades españolas con otras capitales internacionales

	Taxi	VTC	Ratio VTC/Taxi	Población	VTC por cada 1000 habitantes
París	17.770	20.000	1,13	10.156.110	1,9
Londres (Área Metropolitana)	24.500	117.700	4,80	10.657.000	11.04
Nueva York	13.587	130.000	9,57	8.537.673	15.23
Madrid (Área Metropolitana)	15.517	4.955	0.31	3.233.527	1.53
Barcelona (Área Metropolitana)	12.303	1.938	0.15	3.239.337	0.59

Fuente: Elaboración propia, con datos aportados por Unauto VTC

- Como podemos ver, en grandes capitales internacionales como son París, Londres y Nueva York, el número de licencias de VTC están muy por encima de las licencias de taxi. Llama la atención el caso de Nueva York, en dónde hay 9 veces más licencias de VTC que de taxi; o en Londres en la que hay 5 veces más.

En cambio, en las capitales españolas, aunque no se cumpla el famoso ratio 1/30, sigue habiendo muchas más licencias de taxi en circulación que de VTC. En concreto en la capital de España hay 3 veces más licencias de taxi, y en Barcelona nos vamos hasta las 6 veces más licencias de taxi que VTC.

- La llegada de estos nuevos servicios de VTC al mercado, han provocado dos efectos en estas ciudades europeas, los cuales aún no se han producido en España y que son: el primero es que los conductores de las plataformas VTC, se han unido entre ellos con el objetivo de demandar mejoras laborales. Y el segundo efecto, afecta al tráfico de las ciudades, el cual se ha visto alterado negativamente, ya que ahora circula este nuevo servicio por la misma.

5. ANALISIS DAFO

El análisis DAFO es una metodología de estudio de la situación de una empresa o un sector, analizando sus características internas como puede ser la calidad del servicio, la percepción que tenga el consumidor del sector, los activos, recursos de capital que disponga etc., los cuales nos mostrarán las debilidades y fortalezas de ambos sectores; y su situación o análisis externo, que son factores que la empresa no puede controlar pero que le repercute como puede ser el entorno que les rodea, los factores políticos, factores económicos, tecnológicos, tendencias del mercado etc., una vez analizados todos los factores externos, obtendremos las amenazas y oportunidades que pueda tener el sector (Jiménez Galán E.M, 2016).

5.1. Análisis DAFO del sector del taxi

A continuación, realizaré un análisis DAFO del sector del taxi y acto seguido otro análisis DAFO, pero con las VTC en una matriz cuadrada.

Este análisis nos pondrá en situación de lo que realiza bien o mal cada sector o empresa; dónde vamos a poder ver qué acciones nos van a crear una fortaleza respecto a la rivalidad o competencia y en qué aspectos detectaremos una debilidad la cual tendrán que tratar de corregir; en la mayoría de los casos podremos apreciar que lo que es una fortaleza para un sector, puede ser una debilidad para el otro.

Además, mostraré en dicho análisis, aspectos del entorno exterior a las empresas, en los que éstas deben de poner el centro de atención y estar atentos sobre posibles alertas del exterior para que no les pillen por sorpresa determinados acontecimientos.

Una vez introducido el término, vamos a proceder a realizar dicho análisis:

Tabla 4. Análisis DAFO del sector del taxi

ANÁLISIS SECTOR DEL TAXI		
ANÁLISIS INTERNO	FORTALEZAS	DEBILIDADES
	<ul style="list-style-type: none"> • Inmediatez. Disponen de paradas de taxi en zonas con mucha afluencia de gente como son zonas exclusivas de las ciudades y en lugares estratégicos como lo son aeropuertos, centros comerciales, estaciones de tren, etc., además de poderlos contratar a mano alzada en plena calle, así como a través de una llamada telefónica. • Los taxistas tienen que poseer una titulación para conducir taxis obligatoriamente. • El pago se realiza al final del servicio. • Gran número de licencias, por lo que no suele escasear la oferta de taxis. • Sector protegido, en tanto que disponen de grandes gremios que pueden hacer presión sobre los Gobiernos. • Mayor experiencia en el sector, con clientes fidelizados. • Es un servicio tradicional de toda la vida, el cual conoce toda la población sin detallar rango de edades. 	<ul style="list-style-type: none"> • No están actualizados tecnológicamente (pocas ciudades disfrutan de tener una App para la contratación del taxi). • La mayoría de los taxistas no cuidan su imagen (visten en chándal o ropa informal) o sea no tienen un uniforme preestablecido. • A través de un estudio de la OCU, se determinó que muchos taxistas hacen rutas más largas hasta el destino del trayecto (en especial con turistas), para que el precio de la carrera sea más elevado. • La mayoría de los taxistas no cuidan el interior de los coches (mal olor, sucios...). • Precio más alto que las VTC en la mente de los consumidores. • Incertidumbre del precio del trayecto hasta el final del mismo. • No pueden aplicar estrategias competitivas estandarizadas y sistemáticas, ya que la mayoría de taxistas, son autónomos y es muy difícil que se pongan todos de acuerdo para realizar acciones. • Cobran el transporte de maletas. • Disputa entre compañeros por clientes, dañando la imagen del taxi. • Coches menos renovados.

ANÁLISIS EXTERNO		
	OPORTUNIDADES <ul style="list-style-type: none"> • Introducción de nuevas Apps, con las que poder competir con el sector VTC o sea invertir en tecnología. • Reducción de los impuestos al Taxi, debido a presiones al Gobierno. • Nuevas regulaciones a las VTC, con el nuevo Gobierno actual. 	AMENAZAS <ul style="list-style-type: none"> • El sector VTC se está consolidando en la sociedad española y ha venido para quedarse. • La tecnología está avanzando, y con el paso del tiempo si no cambian se van a quedar atrás e incluso puede ser un servicio obsoleto. • El sector VTC aparte de estar por delante tecnológicamente, sigue invirtiendo mucho dinero en tecnología. • Nuevas regulaciones, desfavoreciendo al sector del taxi. • Nuevas huelgas de taxistas, creando mala imagen y desprestigio para el sector. • Inestabilidad política. • Modernización de la sociedad y uso masivo de smartphones • Entrada de nuevos competidores en el sector, como puede ser Waymo⁸.

Fuente: Elaboración Propia.

⁸ es una empresa de vehículos autónomos. La tecnología desarrollada por Waymo permite a un automóvil conducirse autónomamente (sin conductor) por ciudad y por carretera, detectando otros vehículos, señales de tráfico, peatones, etc.

5.2. Análisis DAFO de las VTC

Tabla 5. Análisis DAFO de las VTC

ANÁLISIS DE LAS VTC		
ANÁLISIS INTERNO	FORTALEZAS	DEBILIDADES
	<ul style="list-style-type: none"> • Aproximación al cliente desde la tecnología (se contrata el servicio a través de la App). • Precio cerrado y establecido a través de la ley de la oferta y la demanda. • Ruta más corta, marcada por el GPS. • Tanto oferentes como demandantes del servicio, se encuentran geolocalizados a través del GPS del dispositivo móvil. • Reducido tiempo de espera, motivado por la geolocalización de ambos (oferentes y demandantes). • Flota de coches muy renovada y actual. • Imagen cuidada de los conductores (usan traje). • Conductores amables, atentos y serviciales (preocupación por la temperatura del coche, cadena de radio, ofrecen una botella de agua...). 	<ul style="list-style-type: none"> • Precontratación del servicio a través de la App, unido a la inmediatez del servicio. Ya que no tienen paradas establecidas en las ciudades, aeropuertos, u hospitales. Además, tampoco puedes parar a un VTC a mano alzada... • Personal sin cualificar y no profesional. No hace falta titulación para ser conductor de un VTC. • Menor experiencia en el sector. • Es necesario poseer una tarjeta de débito o crédito para registrarse en la App. • El conductor te puede cancelar el trayecto. • No es conocido por mucho porcentaje de la población, debido a que es un sector relativamente nuevo y tecnológico; por lo que el público objetivo disminuye, ya que a los que no estén actualizados tecnológicamente o no dispongan de un dispositivo móvil, no van a poder disfrutar de este servicio. • Menor disponibilidad en horas punta.

ANÁLISIS INTERNO	<ul style="list-style-type: none"> • Sistema de valoración al conductor a través de la App (por lo que futuros clientes van a poder leer estos comentarios acerca del conductor). • Interior de los coches muy cuidados (olor, tapicería, cinturones, limpieza...). • Pago sin efectivo (se paga a través de la App). • Buen posicionamiento creado sobre todo entre la población joven. • A través de la tecnología se pueden controlar las operaciones (por ejemplo: controlar los tiempos, controlar la calidad de la experiencia a través de la valoración del cliente...). • Las estrategias competitivas de cara al cliente son estandarizadas y sistemáticas a toda la flota, esto es debido a que casi todos los coches VTC operativos son gestionados por dos empresas mayoritarias (Uber y Cabify). 	<ul style="list-style-type: none"> • Coches poco serigrafiados, que a veces pueden llegar a crear confusión.
------------------	---	---

ANÁLISIS EXTERNO	OPORTUNIDADES <ul style="list-style-type: none"> • Sector en crecimiento, donde se puede conseguir mucha más cuota de mercado, instalándose en nuevos mercados, ya que aún existe mucho campo de acción (ciudades españolas donde aún no se han instalado). • Modernización de la sociedad. • Tendencia a la desaparición de monopolios. • Canal boca-oído entre la gente es muy efectivo. • Ganar una buena reputación y hacer un buen uso de los medios de comunicación. • Nueva regulación que permita nuevas formas de contratación, y no solo a través de la precontratación. • Con el paso de los años, cada vez más porcentaje de la población va a estar más actualizada tecnológicamente. 	AMENAZAS <ul style="list-style-type: none"> • Nuevas regulaciones que pueden aprobar las administraciones. • Crispación o enfado del sector del taxi, los cuáles respaldados por los sindicatos de taxistas, pueden hacer presión al Gobierno y a la administración con nuevas huelgas. • Restricciones en ciudades, debido al traspaso de competencias del Estado a las CCAA. • En cada CCAA, la regulación puede ser diferente y se verá afectado por el partido político que gobierne en cada región. Esto creará una incertidumbre que se dará cada cuatro años (periodo entre unas elecciones y otras). • Campañas de descrédito a través de medios de comunicación o por sindicatos de taxistas. • Mayores impuestos. • Modernización del sector del taxi. • Entrada de nuevos competidores en el sector, como puede ser Waymo.

Fuente: Elaboración Propia

6. PROPUESTAS DE FUTURO EN AMBOS SECTORES

6.1. Propuestas de regulación futura

En los últimos años, el sector de la movilidad está sufriendo una transformación tecnológica a pasos agigantados y constantemente. Estos hechos hacen que la administración tenga que estar muy al corriente de los cambios, y se encarguen de revisar la regulación para adaptarse a la actualidad.

- Las administraciones deben de tener en cuenta para el futuro, que tienen que aplicar medidas o regulaciones que sean sostenibles tanto social como medioambientalmente.

Por lo que la primera medida a tener en cuenta es la de poner una serie de regulaciones que limiten el número de vehículos de transporte con conductor que ofrezcan el servicio de transporte (tanto VTC, como taxis), ya que lo que no es posible ni sostenible es que haya un número descontrolado de coches congestionando la ciudad tanto con mayor tráfico, como con una mayor contaminación.

Además, limitando el número de vehículos (aparte de reducir el tráfico y la contaminación) consigues estabilizar la competencia. Tenemos que saber que la competencia es buena, pero una competencia ilimitada se puede convertir en mala debido a que se van a reducir los ingresos obtenidos por los dueños de cada licencia, ya que si hay más competencia los clientes se van a repartir. Esto puede desencadenar que los propietarios de las licencias quieran reducir gastos, por lo que se verá traducido en una reducción de los sueldos y un empeoramiento de las condiciones laborales de los chóferes asalariados.

- El gobierno y las administraciones tienen que intentar regular la actuación de la economía colaborativa, pero hasta cierto punto en el que los ciudadanos puedan beneficiarse de las ventajas que ofrece este tipo de economía y servicio, pero con el objetivo de que no ocasionen graves daños colaterales a los sectores tradicionales como es el sector del taxi.

- Otra propuesta para el futuro, la cual va relacionada con el beneficio del consumidor y la libre competencia trata de que las administraciones flexibilicen las tarifas a los taxis, permitiéndoles ofrecer un precio cerrado en las precontrataciones, al igual que las VTC.

Esta medida, está pensada a partir de lo que dice la OCU sobre la competencia, a la que considera buena para el consumidor (ya que obliga a mejorar el servicio y abre el abanico de precios), pero en la que dice que ambos sectores tienen que competir con las mismas condiciones y regulaciones

- La siguiente propuesta, tiene que ver con la regulación de las tarifas, pero esta vez hacia el sector de las VTC.

Bajo mi humilde opinión, pienso que hay una necesidad de regular las tarifas de las VTC en las horas punta para prevenir los abusos hacia el trabajador. Ya que, en los momentos

del día con alta demanda, se dan picos bastante elevados con altas subidas de los precios como los que podemos observar a continuación en la gráfica.

Gráfico 5. Comparativa de precios VTC vs taxi en Barcelona



Fuente: Elaboración propia, con datos de Chipi.

- Otra propuesta pasa por aprobar una flexibilidad en la regulación horaria a nivel nacional para el sector del taxi.

Actualmente en la mayoría de ciudades, el taxi está regulado según el tipo de licencia de taxi que sea (hay diferentes tipos de licencias, en las que varían sobre todo los días a la semana en los que puede operar y el número de horas). Por lo general, tienen limitadas el número de horas en los que puede operar (16 horas) y los días a la semana permitidos (suelen ser 5 días a la semana, y algunas con día obligatorio en fin de semana).

En cambio, las VTC tienen autorizado trabajar las 24 horas del día y los 7 días de la semana. Ahora, como ya hemos detallado antes; varias ciudades como por ejemplo Madrid han limitado este número de horas y días a las VTC.

- La siguiente propuesta trata de algo básico, que aún no se está llevando a cabo con mucha persistencia, que es perseguir la ingeniería fiscal de las empresas VTC.

Por ejemplo, Uber es de origen estadounidense, pero factura la mayoría de sus ganancias en España y en Holanda. Y Cabify, por su parte, es una empresa española que factura

aquí sus ganancias. Hasta ahora ambas no han declarado beneficios y han creado una estructura empresarial con matriz en Delaware (EEUU) por sus ventajas fiscales.

- Y la última propuesta es que la administración, marque como obligación que los conductores de vehículos VTC tengan una licencia oficial como conductor profesional para asegurar que los conductores están realmente formados y son auténticos profesionales, así como que pasen una inspección técnica para comprobar el correcto estado del vehículo con el que se presta el servicio.

6.2. Recomendaciones hacia el sector del taxi

Los sectores tradicionales como el taxi, deben de estar más abiertas al cambio e intentar adaptarse a los cambios de la actualidad para poder sobrevivir. Tienen que saber que la solución no la van a encontrar realizando huelgas o tratando de impedir que haya un progreso en el sector del transporte por parte de las VTC, sino que se tienen que poner manos a la obra y adaptarse a la era de la tecnología.

Todos los sectores tienen que tener en cuenta, qué con el paso del tiempo, surge la innovación y la creación de nuevos modelos económicos. Y que como pasa en todos los sectores, o te adaptas al cambio o mueres, hasta el punto de que si el taxi no se adapta puede estar en peligro de extinción del sector.

El sector del taxi se tiene que mentalizar de que no sobrevive el más fuerte, sino aquel que es capaz de adaptarse a los cambios del entorno, y de momento el sector del taxi no lo está haciendo. Por lo que la principal recomendación, es que tienen que invertir en tecnología, y crear una App con la que puedan competir contra el sector VTC.

Otra recomendación es crear un gremio potente, coordinado con un director general en el que lancen posibles estrategias competitivas estandarizadas, y establecer una vestimenta común a todos los taxistas, para así poder hacer frente a las VTC.

6.3. Recomendaciones hacia el sector de las VTC

La principal recomendación para este sector es que tienen que seguir a rajatabla las nuevas leyes impuestas por cada CCAA, o por las administraciones del Estado, y que no creen situaciones de incertidumbre y tensión hacia el propio Estado y hacia el sector del taxi, mediante el uso de prácticas ilícitas.

Otra recomendación es que deben de profesionalizar el sector, exigiendo a sus chóferes la posesión de una titulación para poder ejercer como conductor.

Y la última, sería que sería aconsejable serigrafiar los coches VTC, para que sean mejor identificados y reconocidos por los usuarios (como los taxis), para que no dé lugar a equivocaciones. Aunque he de decir qué al contratar un trayecto, la plataforma te facilita el número de matrícula y el conductor.

7. CONCLUSIONES

Como se ha visto en el trabajo, el desembarco de la economía colaborativa allá por 2008 ha sido fruto de varios factores o desencadenantes claves de la actualidad del momento como fueron el factor económico, el factor tecnológico y el factor medioambiental, los cuales han seguido formando parte de las preocupaciones de la sociedad a lo largo de los años; pero ahora bien, centrándome en el transporte terrestre de personas, la causa de tal revuelo ha estado en la gran conflictividad jurídica por parte de las administraciones, la cual supuso la solicitud y aprobación entre 2009 y 2015 de una gran cantidad de licencias VTC.

La economía colaborativa es un nuevo modelo en el que se pone de manifiesto el cambio de actitudes de los consumidores respecto al consumo, donde la base de todo va a ser tener fácil acceso, el compartir y colaborar.

La aparición de las plataformas que gestionan las VTC en España como son Uber y Cabify, le han añadido ese toque de tecnología al sector del transporte. En la actualidad, se está dando una nueva coyuntura en el que las personas pasan cada vez más tiempo conectadas a internet, en especial a los smartphones, los cuales tienen el sistema GPS incorporado y permiten estar conectados a la red las 24 horas del día, con la posibilidad de que el usuario pueda demandar instantáneamente sus necesidades. Sin estos avances de la tecnología, este modelo no sería posible; lo que ha aprovechado a la perfección plataformas como Uber y Cabify.

En lo que respecta a la administración, tiene que trabajar por enmendar el error que supuso la entrada de la ley Ómnibus en 2009 y que liberalizó el sector hasta el año 2015 lo que desencadenó la solicitud y otorgamiento de un excesivo número de autorizaciones VTC, lo cual perjudicó en gran medida al gremio de los taxistas debido al gran aumento de la competencia. Estas licencias concedidas durante esos años, son todas legales y legítimas porque la regulación en España no es de carácter retroactivo. Por lo que, como no hay vuelta atrás la administración va a tener que establecer un equilibrio entre el sector de las VTC y el sector tradicional del taxi, con el objetivo de ser neutral sin favorecer más a uno que a otro.

La matriz DAFO, en su análisis interno nos va a proporcionar los aspectos en los cuales estos sectores realizan bien su trabajo y por lo tanto es una fortaleza y los aspectos a mejorar internamente que serán las debilidades.

Visto esto, cabe destacar que los taxis respecto a las VTC destacan sobre todo en la profesionalidad, y experiencia en el sector del transporte, además de ser un servicio inmediato y que se puede solicitar al momento con la disposición de varios métodos de contrato del servicio. Sin embargo, hay otros tantos aspectos en los que mejorar y sobre todo destacar un gran aspecto a mejorar que es en la tecnología, ya que el sector del taxi se encuentra muy poco desarrollado tecnológicamente. Además, se aconseja mejorar en el cuidado de la imagen y el tipo de vestimenta de los taxistas, dar la opción de elegir la ruta al cliente o elegir la ruta más corta, tratar de flexibilizar las tarifas, debido a que las

VTC son últimamente mejor apreciadas en la hora del precio por parte del usuario, entre otras medidas menos prioritarias y señaladas en la citada matriz DAFO.

Las VTC por el contrario, destacan respecto al sector del taxi prioritariamente en la aproximación al cliente por medio de la tecnología, además ofertan a los usuarios un precio cerrado al servicio el cual puedes aceptar o no, destacan por tener una imagen cuidada y servicial y por poseer una renovada flota de vehículos entre otros aspectos menos relevantes. Por el contrario, hay aspectos en los que mejorar, como que los conductores, aunque tengan una imagen cuidada, no son profesionales y están sin cualificar; además este sector tiene menos experiencia por lo que aún no es conocido por bastante porcentaje de la población. Otra debilidad de las VTC es que el servicio únicamente puede ser precontratado, y por lo tanto no es un servicio inmediato como el taxi, que se puede contratar a mano alzada en plena calle, pero contra esto no se puede mejorar porque este sector tiene una regulación que marca este aspecto y salvo que no cambien la ley, no van a poder hacer nada contra esto.

Además de mejorar o mantener todos estos aspectos, ambos sectores van a tener que estar muy atentos sobre las posibles amenazas y oportunidades que les pueda brindar el entorno exterior.

Finalmente, para poner el broche al trabajo, voy a realizar una serie de propuestas de regulación futura pensadas para su aplicación por parte de la administración.

En primer lugar, se debe tener en cuenta la aplicación de medidas sostenibles tanto social, como medioambientalmente, así como estar atentos a las nuevas tendencias que marca la sociedad. Por otro lado, hay que regular la actuación de plataformas de economía colaborativa en el sector del transporte como Uber o Cabify. Otra propuesta es que se flexibilicen las tarifas de los taxis, hasta con la posibilidad de poder realizar precontrataciones a un precio cerrado. Además, y siguiendo por las tarifas, regular las tarifas de las VTC en horas punta para que no se produzcan abusos hacia el consumidor. Por otro lado, está la propuesta de aprobar una regulación de flexibilidad horaria a nivel nacional para el sector del taxi. La penúltima propuesta, es que persigan la ingeniería fiscal de las empresas VTC. Y para finalizar, la última de las propuestas, trata de poner como obligación la obtención por parte de los conductores de coches VTC, de una licencia que corrobore la profesionalidad del conductor.

8. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Cascales, FJ. (2018). *La problemática de las VTC vs Taxis*. “La Ley Digital” N°231

López, JM. (2017). *La economía colaborativa*. “Extoikos” N°19 (págs. 55-66)

De Rivera, J., Gordo, AJ. y Richard, P. (2017). *La economía colaborativa en la era del capitalismo digital*. “Redes.com” N°15 (págs. 20-31)

Cañigüeral, A. (2016). *Hacia una economía colaborativa responsable*. “Oikonomics” N°.6 (págs. 16-27)

Doménech, G. (2015). *La regulación de la economía colaborativa; el caso Uber contra el taxi*. “CFELegal” N°.175-176 (págs. 61-104)
<http://roderic.uv.es/bitstream/handle/10550/54302/112244.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Doménech, G. (2015). *La regulación de la economía colaborativa en el sector del taxi y las VTC* “CFELegal” (págs.. 351-401)

Vázquez, T. (2017). *Economía colaborativa y el transporte de personas*. CIRIEC, revista jurídica N°31/2017.

González, N. (2019). *Situación actual de la regulación de las VTC tras el RDL 13/2018*. “Actualidad administrativa” N°.4.

CNMC (2018). *La CNMC publica su informe sobre el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT) y otras normas*. “Tráfico y seguridad vial” N°.224.

Jiménez Galán, EM. (2015). *Prácticas sobre producto. Herramientas de diagnóstico: DAFO. Importancia- adecuación*. (Marketing operativo; Universidad de La Rioja).

Riaño, C. (2015). *La política de precios en la empresa*. (Marketing operativo; Universidad de La Rioja).

Esteban Á., García, J., Narros, MJ., Olarte, C., Reinares, EM., y Saco, M. (2008). *La demanda “Principios de marketing” 3ª Edición* (págs. 179-202)

Uber (2019). *Página web de Uber España*. <https://www.uber.com/es/es-es/> [Consulta: 06/02/2019].

Cabify (2019). *Página web de Cabify*. <https://cabify.com/es> [Consulta: 06/02/2019].

Uber (2019). *App de Uber España*. https://play.google.com/store/apps/details?id=com.ubercab&hl=es_419&rdid=com.ubercab [Consulta: 11/02/2019].

Cabify (2019). *App de Cabify España*. <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.cabify.rider> [Consulta: 11/02/2019].

OCU (2018). *Taxi, Uber y Cabify: pros y contras* <https://www.ocu.org/coches/coches/informe/guerra-taxi-uber-cabify/son-mas-baratos-los-taxis-o-los-coches-vtc#> [Consulta: 16/02/2019].

Unauto (2018). *El criterio de concesión 1:30* [Consulta: 06/02/2019].

Muñoz, S. (2018). *Informe urgente sobre los problemas jurídicos que suscita el conflicto planteado por el sector del taxi de algunas ciudades en relación con las autorizaciones VTC*.

ConsuMadrid (2019). *Vehículos con conductor (VTC): recomendaciones de viaje* http://www.madrid.org/cs/Satellite?c=FRAME_Contentido_FA&childpagename=PortalConsumidor%2FFrame_Contentido_FA%2FPTCS_contenidoReportajes&cid=1354711386898&p=1343064181510&pagename=PTCS_wrapper [Consulta: 03/03/2019].

Infotaxi (2018). *¿Cuánto cuesta una licencia de Taxi?* <https://www.infotaxi.net/cuanto-cuesta-una-licencia-de-taxi/> [Consulta: 11/03/2019].

El Mundo (2019). *¿Qué es un VTC, qué lo diferencia de un taxi y cómo funcionan las licencias?* <https://www.elmundo.es/economia/2018/08/01/5b6182aa22601d974b8b4583.html> [Consulta: 11/03/2019].

Madrid (2019). *Oficina municipal del taxi*. <https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/El-Ayuntamiento/Movilidad-y-transportes/Taxi?vgnextfmt=default&vgnextoid=4813dc0bffa41110VgnVCM1000000b205a0aRCRD&vgnnextchannel=2b199ad016e07010VgnVCM100000dc0ca8c0RCRD&idCapitulo=6254183> [Consulta: 05/04/2019].

Ayuntamiento de Logroño (2019). *Muévete en taxi*. <http://web.logro-o.org/logronosemueve/taxi/intro.htm> [Consulta: 05/04/2019].

Unitaxi Rioja (2019). *Tarifas urbanas Logroño*. <http://www.unitaxirioja.es/> [Consulta: 05/04/2019].

Disfruta Madrid (2019). *Tarifas urbanas Madrid*. <https://www.disfrutamadrid.com/taxi> [Consulta: 06/04/2019].

Portal web Ayuntamiento de Madrid (2019). *Tarifas taxi 2019*. <https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Movilidad-y-transportes/Taxi/?vgnextfmt=default&vgnextoid=4813dc0bffa41110VgnVCM1000000b205a0aRCRD&vgnnextchannel=220e31d3b28fe410VgnVCM1000000b205a0aRCRD&idCapitulo=10859656> [Consulta: 05/04/2019].

Doménech, G. (2015). La regulación de la economía colaborativa. CFELegal: Revista práctica de derecho. Comentarios y casos prácticos, volum (175-176) <http://roderic.uv.es/bitstream/handle/10550/54302/112244.pdf?sequence=1&isAllowed=y> [Consulta: 11/04/2019].

El Mercurio (2015). *La economía colaborativa cambia las reglas del juego*. <https://rachelbotsman.com/wp/wp-content/uploads/2015/03/El-Mercurio.pdf> [Consulta: 11/04/2019].

CNMC (2016). *La economía colaborativa*. <https://www.cnmc.es/buscaror?t=economia%20colaborativa> [Consulta: 12/04/2019].

CNMC (2019). *Taxi vs VTC: la movilidad urbana a debate*. <https://www.cnmc.es/node/373840> [Consulta: 06/04/2019].

CNMC (2015). *Promoción de la competencia*. <https://www.cnmc.es/ambitos-de-actuacion/promocion-de-la-competencia/economia-colaborativa> [Consulta: 14/04/2019].

Botsman, R (2013). *La economía colaborativa no tiene una definición compartida*. <https://www.fastcompany.com/3022028/the-sharing-economy-lacks-a-shared-definition> [Consulta: 14/04/2019].

Consumo Responde, Junta de Andalucía (2019). *Ventajas y desventajas de la economía y el consumo colaborativo*. https://www.consumoresponde.es/art%C3%ADculos/ventajas_y_desventajas_de_la_economia_y_el_consumo_colaborativos [Consulta: 15/04/2019].

OCU (2018). *OCU pone a prueba los servicios del Taxi, Uber y Cabify*. <https://www.ocu.org/organizacion/prensa/notas-de-prensa/2018/ubercabifytaxi030418> [Consulta: 19/04/2019].

El Confidencial (2018). *La burbuja de la que no hablan ni taxis ni VTC: así funciona la reventa de licencias*. https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2018-08-04/huelga-taxi-vtc-licencias-uber-cabify-unauto-fedetaxi-elitetaxi_1599537/ [Consulta: 22/04/2019].

Asociación gremial de auto-taxi en Madrid (2019). <http://www.gremial-taximadrid.com/> [Consulta: 22/04/2019].

Europa Press (2019). *Carmena restringe el servicio de las VTC: circularán 5 días a la semana y no podrán parar en Atocha o Barajas*. <https://www.elmundo.es/madrid/2019/05/09/5cd4171f21efa00a7a8b4716.html> [Consulta: 29/04/2019].

BOE (1990). Real Decreto 1211/1990, de 28 de Septiembre: *Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres*. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1990-24442> [Consulta: 29/04/2019].

BOE (2009). Ley 25/2009, de 22 de diciembre: *Modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio*. <https://www.boe.es/boe/dias/2009/12/23/pdfs/BOE-A-2009-20725.pdf> [Consulta: 29/04/2019].

BOE (2013). Ley 9/2013, de 4 de julio: *Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres*. <https://www.boe.es/boe/dias/2013/07/05/pdfs/BOE-A-2013-7320.pdf> [Consulta: 01/05/2019].

BOE (2015). Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre. *Modificación de la LOTT, aprobado por el Real Decreto 1211/1990*. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2015-12574> [Consulta: 01/05/2019].

BOE (2018). Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril. Modificación ley 16/1987 de la LOTT. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2018-5451> [Consulta: 01/05/2019].

Ministerio de Fomento (2019). *Distribución de Autorizaciones por Comunidad Autónoma y Clase*. https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/webturi_0319.pdf [Consulta: 03/05/2019].

Europa Press (2018). *Las VTC logran un millar de nuevas licencias solo en Septiembre y superan las 12100*. <https://www.europapress.es/economia/noticia-vtc-logran-millar-nuevas-licencias-solo-septiembre-superan-12100-20181011121521.html> [Consulta: 03/05/2019].

Semprún Á. (2018). *¿Por qué Uber y Cabify no llegan a Canarias y Baleares?*. <https://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/9390600/09/18/Por-que-Uber-y-Cabify-NO-LLEGAN-A-Canarias-y-Baleares.html> [Consulta: 06/05/2019].

Asociación Sindical de Autónomos del taxi en Mallorca (2019) <http://www.taxispimem.com/ingles/detallenoticias.php?idnoticia=217> [Consulta: 06/05/2019].

BOE (2014). *Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Illes Balears*. <https://www.boe.es/boe/dias/2014/07/16/pdfs/BOE-A-2014-7536.pdf> [Consulta: 06/05/2019].

Gobierno de Canarias (2019). https://www.gobiernodecanarias.org/copt/participacion_ciudadana/informacion_publica_transportes.html [Consulta: 06/05/2019].

Blazquez, P. (2018). *La respuesta a los mitos: ¿Qué es más barato los taxis o las VTC?*. <https://www.lavanguardia.com/economia/20181121/453080813553/taxi-uber-cabify-vtc-barcelona-madrid-precios-comparar.html> [Consulta: 07/05/2019].

9. ANEXOS

- Encuesta realizada a través de la plataforma Google Docs.

PREGUNTAS

RESPUESTAS

120

Sección 1 de 3

COMPARACIÓN USO DEL TAXI VS USO VTC

Buenas tardes. Soy un estudiante de la Universidad de La Rioja y estoy realizando un estudio sobre la comparación de servicios que ofrecen los taxis y los vehículos de transporte con conductor (más conocidos como VTC). En el que trataré de estudiar los motivos por los que los usuarios se decantan hacia una u otra alternativa de transporte.

La encuesta tiene una duración aproximada de 5 minutos, será anónima y voluntaria.

Su opinión es muy importante para el estudio. Gracias por participar en la encuesta.

PRIMER BLOQUE: Preguntas de verificación y uso de estos medios de transporte

Descripción (opcional)

1- ¿Conoce el servicio del taxi?

☐ Sí

☐ No

2- ¿Conoce el servicio de los Vehículos de Alquiler con Conductor (VTC)?

☐ Sí

☐ No

3- Indique qué medios de transporte ha utilizado alguna vez

☐ Taxi

☐ VTC

☐ Taxi y VTC

SEGUNDO BLOQUE: RAZONES DE ELECCIÓN DEL TAXI VS RAZONES DE ELECCIÓN DE LAS VTC

1- En caso de haber utilizado el servicio del taxi, ¿por qué razón lo prefirió antes que el servicio de un VTC? Elije solo la opción que le parezca más importante.

- ☐ Relación calidad/precio
- ☐ Se paga al finalizar el servicio
- ☐ Vestimenta, trato e higiene del conductor
- ☐ Son de toda la vida, o sea es un servicio tradicional que no necesito cambiar
- ☐ Flota de vehículos
- ☐ Comodidad a la hora de demandar el servicio
- ☐ Me ofrecen una mayor seguridad

2- En caso de haber utilizado el servicio de las VTC, ¿por qué razón lo prefirió ^{*} antes que a un taxi? Elije solo la opción que le parezca más importante.

- ☐ Relación calidad/precio
- ☐ Precio ya establecido antes de empezar el trayecto
- ☐ Vestimenta, trato e higiene del conductor
- ☐ Están de moda
- ☐ Flota de vehículos moderna
- ☐ Cortesía de regalar un botellín de agua
- ☐ Uso de la App: para reservar, pagar, ver tiempo de espera...
- ☐ Comodidad a la hora de demandar el servicio
- ☐ Me ofrecen mayor seguridad, debido al sistema de valoración de conductores a través de la App
- ☐ Tiempo de espera de cortesía

TERCER BLOQUE: INFORMACIÓN DEL ENCUESTADO

Sexo

☐ Hombre

☐ Mujer

Edad ^{*}

1. Menor de 18 años

2. Entre 18 y 25 años

3. Entre 26 y 40 años

4. Entre 41 y 64 años

5. Más de 65 años